nur 3,90 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 2
Februar 2009
58. Jahrgang

Deutschland 3,90 €
Österreich 4,50 €
Schweiz 7,80 sFr
B/Lux 4,60 €
NL 5,00 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 5,25 €



B13411

Großer Neuheitenreport:

- T12 von Trix
- Fleischmann-54
- Roco-H0-Digitalstartset
- Kühn-DR-Dostos in TT
- Fleischmann-Ae6/6 in N
- Hobbytrade-DB-Regio-Dostos in H0
- Atlas-US-Haus in N
- Märklin-Gasturbine 210
- Arnold-Halberstädter in N
- Flat Car von MTH
- Mk-Kanaldeckel in H0
- Schneideprofi von RM

WERKSTATT:

- Schnee-Taigatrommel
- Modellbaum-Seminar
- Märklin-Stammwerkfront

Elektrischer Zugvogel
Oberschwaben, Zillertal und Nordseeküste

TOLLE PREISE ZU GEWINNEN!



Leser-Wahl
Goldenes Gleis

Weißeritztalbahn fährt wieder
Dampf im Rabenauer Grund

Die etwas andere Modellbahn
9 Volt für Noppingen



DR im Dauerkampf

Katastrophen-Winter anno 78/79

Inhalt



48 Zittern im H0-Maßstab

Markus Tiedtke verrät ein paar Kniffe zur Gestaltung des an die Realität gemahnenden, in 1:87 umgesetzten Titelmotivs.



78 Legoland in Fahrt

Phantasie, Kreativität und Spaß kennen keine Grenzen, meinen vier Modellbahnfreunde und Legofans aus dem Rheinland.



14 Kältepol auf Rügen

Im Winter 1978/79 erwischte es den Norden der DDR hart. Trotz Schnee, Kälte und Sturm musste die Eisenbahn fahren.

Nederlandse Kapspoor 26

Auf in Europa seltenen 1067 Millimetern fährt eine Museums-Tram am Meer durch Polder und Deiche.





Titel: 120 Gützold.
Szene und Foto:
Markus Tiedtke.

20 Sie schnauft wieder!

Ein Lichtblick und große Freude: Seit dem 13. Dezember 2008 fährt im Weißeritztal wieder die bekannte Schmalspurbahn.



BAHNWELT AKTUELL

INDUSTRIE

Gravita-Testfahrten

Foto: Dollinger



Auf dem Weg in den Süden passiert das bemerkenswerte Testgespann auch das Altmühltal bei Mattenmühle.

● Langsam wird es ernst für die neue Gravita-Baureihe aus dem Hause Voith. Anfang Dezember machte sich eine auffällige Komposition aus einem Doppelstocksteuerwagen, der 246 010 und einer Gravita 10BB dazwischen auf den Weg zu Tests auf der Geislinger Steige, die zum Wochenende vom 5. bis 7. Dezember absolviert wurden. Anschließend ging die Reise nach Trier. Bei den Fahrten fand eine fahrtechnische Überprüfung nach EN 14363 statt, die der TÜV Süd durchführte. Der Doppelstockwagen fungierte dabei auch als Messwagen. Die Gravita trug zwei Messradsätze und lief kalt, einem Leitungswagen gleich, mit. Auf der Geislinger Steige wurde vor allem das Laufverhalten in engen Bögen untersucht, während in Rheinland-Pfalz das Fahrverhalten in weiten Bögen begutachtet wurde. Als EVU fungierte die Inbetriebnahmegesellschaft Transporttechnik mbH (IGT) aus Lengede, die auch Halterin des Doppelstockwagens und der 246 010 ist. Auf der Messe Innotrans 2008 in Berlin wurde die Gravita erstmals öffentlich gezeigt und gleichzeitig offiziell bekanntgegeben, dass die DB AG ab 2010 130 Lokomotiven des Typs Gravita 10BB im Wert von rund 250 Millionen Euro erhält.

Foto: Piplack



In der Voith-Hauslackierung zeigte sich die Gravita in Trier. Im Sommer 2009 soll die Serienproduktion der neuen Baureihe beginnen.

WIRTSCHAFTSKRISE UND BAHN

Ein Programm und leere Wagen

● Der drohenden Rezession begegnet die Bundesregierung mit einem Konjunkturprogramm. Dieses sieht unter anderen zusätzliche 670 Millionen Euro für Schienenprojekte vor, womit vor allem dringend anstehende Modernisierungsmaßnahmen vorgezogen werden können. Dies betrifft zum Beispiel den Ausbau der Strecken Cottbus – Berlin nördlich von Lübbenau und Dresden – Berlin. Allerdings gibt es auch relativierende Bewertungen. So weist die Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr (BAG-SPNV) darauf hin, dass der jetzige Zusatzbetrag die 2006 vorgenommene Kürzung der Regionalisierungsmittel um 700 Millionen Euro nicht einmal auffange. Der Pro-Bahn-Landesverband Baden-Württemberg bedauert, dass „bei der Politik offenkundig der längst überholte Eindruck besteht, neue Straßen würden den Absatz von deutschen Autos fördern und damit Arbeitsplätze sichern." Für Straßenprojekte stehen über eine Milliarde Euro zusätzlich bereit. Unterdessen kommt die Rezession im Schienengüterverkehr an. Seit September gehe es abwärts, berichtete der Nachrichtensender N 24, bis Anfang Dezember seien 11300 Güterwagen stillgelegt worden, rund 11 Prozent der Kapazität. Auch Kurzarbeit könne 2009 ein Thema bei der Bahn werden. In einem Mitarbeiterbrief, verfasst von DB-Logistik-Vorstand Norbert Bensel und Railion-Vorstandschef Klaus Kremper an die DB-Beschäftigten, heißt es unter anderem: „Wir stellen uns darauf ein, dass diese Krise nicht nur zwei, drei Monate anhalten wird."

Foto: Groß



Die letzte orientrote ihrer Art, 218 156, fuhr am 22. November 2008 mit dem IC 118 von Lindau über Friedrichshafen nach Ulm. Der Zug passiert gleich das Einfahrtssignal des Bahnhofs Ulm. 218 156 erhielt am 25. November überraschend die dritte Verlängerung, weshalb sie noch bis Ende Januar auf Schienen unterwegs sein darf. Eine Revision der Maschine ist unwahrscheinlich, da sie sich technisch in schlechtem Zustand befindet und durch freiwerdende Loks der Baureihe 218 mit höheren Nummern aus Lübeck ersetzt werden kann.



Foto: Oehler

In der Adventszeit fuhren wie jedes Jahr zahlreiche dampfbespannte Sonderzüge zu den Weihnachtsmärkten und Bergparaden ins Erzgebirge. Am 13. Dezember 2008 bespannten 528029 und 528047 einen Sonderzug aus Berlin ab Chemnitz bis nach Schwarzenberg. Er ist gerade im frisch verschneiten Zschopautal zwischen Hennersdorf und Witzschdorf unterwegs.

HAMBURG

Flughafen-S-Bahn eröffnet

Die Hamburger Flughafen-S-Bahn wurde am 11. Dezember 2008 feierlich eröffnet. Mit einem Sonderzug vom Dammtorbahnhof kamen zahlreiche Ehrengäste, unter anderen Hamburgs Erster Bürgermeister, und der Vorstandsvorsitzende der DB AG, zum neuen Bahnhof „Hamburg Airport (Flughafen)". DBAG-Chef Hartmut Mehdorn sagte: „Die Flughafen-S-Bahn wird in kürzester Zeit zu einem Stück unverzichtbarer Lebensqualität in der Region gehören. Auch künftig ist die Vernetzung von Verkehrsträgern unterschiedlicher Art eine unserer wichtigen Aufgaben. So sorgen wir für eine zeitgemäße, bezahlbare und umweltgerechte Mobilität." Die neue Tunnelstrecke vom Bahnhof Ohlsdorf zum Flughafen ist drei Kilometer lang, die Züge der Linie S 1 werden jetzt in Ohlsdorf geflügelt, der vordere Zugteil fährt zum Flughafen, der hintere Zugteil nach Poppenbüttel. Die planmäßige Betriebsaufnahme verlief holprig, das Flügeln der Züge in Ohlsdorf führte zu Verspätungen und Zugausfällen. Die neue S-Bahn wurde sofort gut angenommen, besonders von Fluggästen, die bisher nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln gefahren wären.



Zur Eröffnungsfeier kam neben Hamburgs Bürgermeister Ole von Beust auch der Bahnchef Hartmut Mehdorn (li.).



Fotos: Brüggemann

Neues Jahr und neues Glück



Dr. Karlheinz Haucke

Es ist beileibe kein gar so frommer, vielmehr ein zutiefst weltlicher Wunsch, wenn man sich und anderen ein Stück vom Glück gönnt.

Im Fall des Falles, nämlich bei positivem Ergebnis, steht das Glück des oder der Tüchtigen ungleich höher im Kurs als das jener beneideten Glückspilze, die alles, was sie anfassen, zu Gold werden lassen. Wobei König Midas bekanntlich dabei seinerzeit auch nicht so recht glücklich wurde.

Apropos Gold, es ist wieder soweit: Nach dem Riesenerfolg zum Auftakt geht die Kür unserer Goldenes-Gleis-Preisträger in die zweite Runde. Wir und ebenso die Repräsentanten der Modellbahnbranche sind schon sehr gespannt, wem diesmal die Ehre zuteil wird, in Baden-Baden ausgezeichnet zu werden.

Keine einfache Aufgabe für Sie, unsere Leser und Leserinnen, denn allein Sie entscheiden mit Ihren Stimmen, welche Modelle und welche Innovationen sich in den zehn Kategorien durchsetzen. Neu dabei und ganz zeitgemäß stellen sich besonders preisgünstige H0-Triebfahrzeuge in einer eigenen Kategorie zur Wahl, unmissverständliches Zeichen dafür, dass nach Piko inzwischen viele Hersteller das Einsteigersegment (wieder-)entdeckt haben.

Bei den zahlreichen bemerkenswerten Neuheiten des Jahres 2008 haben Sie also die Qual der Wahl. Und die möchten wir Ihnen mit der Verlosung von attraktiven Preisen (siehe Seite 66/67) ein wenig versüßen.

Womit wir wieder beim Glück wären, das auch ich Ihnen von ganzem Herzen wünsche. Neues Jahr, neues Glück und, wenn´s einzurichten wäre, ohne solch extremen Flockenwirbel wie vor 30 Jahren!

BAHNWELT AKTUELL

DB AG

Endlich elektrisch



Foto: Brüggemann

Der erste elektrische ICE in Lübeck nach seiner Taufe am 13. Dezember 2008 : Das Medieninteresse war groß und das Ereignis wurde von hunderten Lübecker Bürger begleitet.

● Um 9.58 Uhr war es soweit: Ein ICE-T verließ den Hamburger Hauptbahnhof unter Fahrleitung nach Lübeck Hbf. Stefan Garber, Vorstand Infrastruktur der Deutschen Bahn AG, Dr. Werner Marnette, Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein, und Anja Hajduk, Senatorin für Stadtentwicklung und Umwelt der Freien und Hansestadt Hamburg, gaben dem Zug im Hamburger Hbf den symbolischen Abfahrauftrag. Im Lübecker Hauptbahnhof wurde der Sonderzug von zahlreichen Lübeckern und einem Feuerwerk empfangen. Feierlich wurde der ICE-T auf den Namen: „Travemünde" getauft. Die Bahn feierte die Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs auf der Strecke Hamburg – Lübeck – Travemünde sowie zu den Lübecker Häfen und den 100. Geburtstag des Lübecker Hauptbahnhofs. Es wurde eine große Fahrzeugschau geboten. In der Bahnhofshalle spielte Axel Zwingenberger Boogie Woogie, vor dem Bahnhof stand ein ET 420-Triebkopf mit Führerstandssimulator. Stefan Garber sagte: „Mit der Elektrifizierung der Strecke Hamburg – Lübeck – Travemünde schließen wir eines der größten Infrastrukturprojekte der Bahn im Norden ab. Wir haben das 165-Millionen-Euro-Projekt überwiegend unter laufendem Betrieb termingerecht abgeschlossen." Um 13.07 Uhr hatte der RE 21419, bespannt mit 112 149, als erster planmäßiger Zug den Lübecker Hbf nach Hamburg verlassen. Danach ging es Schlag auf Schlag: Den RB- und RE-Zügen wurden die 218-Dieselloks abgekuppelt und 112 und 143 vorgespannt. Die RE-Züge werden von Loks der Baureihe 112 gezogen, die RB-Züge mit 143. Gegen 15.30 Uhr hatte ein Lokzug mit mehreren überflüssigen Loks der Baureihe 218 Hamburg in Richtung Lübeck verlassen.

SCHWEIZ

TEE-Look für Re 4/4 I 10034

● 1951 nahmen die SBB ihre Leichtschnellzuglokomotive Re 4/4 434 in Betrieb, 1962 änderte sich ihre Nummer in 10034 und 1964 ihre Bezeichnung von Re 4/4 in Re 4/4 I. 1972 machte das SBB-Grün dem bekannten TEE-Anstrich Platz, welcher sich bis 1987 hielt. Dann trug die Lok bis Ende 2004 ein feuerrotes Kleid. Kurz darauf übernahm sie ein Eisenbahnfreund, welcher die Maschine später als Leihgabe an den Verein TEE-Classics abtrat. Dessen Mitglieder haben die Lok jetzt unter Hilfe von Fachleuten mustergültig aufgearbeitet und sie von der Firma DLM AG in den „Vereins-Farben" Crème-Rot spritzen lassen. Nun, am 6. Dezember 2008, brachte die Re 4/4 I 10034 zahlreiche Mitglieder von TEE-Classics sowie Gäste von Schaffhausen nach Basel, wo die Lok ihr neues Zuhause gefunden hat – geschützt unter einem Dach. 2009 folgen noch diverse Ergänzungsarbeiten sowie die allfällige Aufrüstung der Zugsicherungs-Systeme. Weitere Infos unter www.tee-classics.ch



Foto: Zellweger

Der Sonderzug 33033 Schaffhausen – Basel legt in Weiach-Kaiserstuhl einen Kreuzungs- und Fotohalt ein. Die wieder im TEE-Look erstrahlende Re 4/4 I 10034 hat den UIC-Typ-X-Wagen Bm 55 85 22-80 201-3 von der Vereinigung Eurovapor im Schlepp.

Zwischenhalt

■ **Der Bahnhof Klingenthal im Vogtland** soll komplett umgebaut werden. Anstelle des alten Empfangsgebäudes (Abriss) soll eine neue Verknüpfungsstelle Bahn – Bus einschließlich Servicegebäude entstehen.

■ **Die 44 225,** langjährige Cottbusser Traditionslok, wurde an die Rent-A-Lok APS in Dänemark verkauft. Nach Aufarbeitung in Meiningen soll sie für Sonderfahrten im Raum Kopenhagen eingesetzt werden.

■ **Rail Cargo Austria,** Gütersparte der ÖBB, und MÁV Cargo (Ungarn) haben am 3. Dezember 2008 den Zusammenschluss vollzogen. MÁV Cargo soll eine wesentliche Rolle im kombinierten Verkehr mit Südosteuropa ausüben.

■ **Die Europäische Union** gibt kein Geld für das Bahnhofsprojekt Stuttgart 21. Anders als die Neubaustrecke (Stuttgart –) Wendlingen – Ulm als Teil des TEN-Projektes 17 Paris – München – Wien – Bratislava seien Bahnhöfe nationale Angelegenheiten, hieß es aus Brüssel.

■ **In der Schweiz** dürfen Güterzüge mit erhöhten Achslasten (bis 22,5 Tonnen) seit dem Fahrplanwechsel mit 100 km/h fahren, bis dato waren 80 km/h erlaubt. Die SBB erhoffen sich optimalere Infrastrukturnutzung und bessere Fahrplanstabilität.

■ **In Italien** ging am 14. Dezember die Neubaustrecke Mailand – Bologna in Betrieb. Die Fahrt über die 187 Kilometer lange Strecke dauert 65 Minuten, Mailand – Rom werden in dreieinhalb Stunden verbunden.

■ **Die rumänische CTF** (Compania de Transport Feroviar) aus Bukarest übernimmt die insolvente Fahrzeugtechnik Dessau. Zum Kerngeschäft der CTF gehört der Bau verschiedener Waggontypen für den Transport von Industriegütern und Rohstoffen.

■ **Auf der schmalspurigen** Pinzgauer Lokalbahn hat am 26. November die Salzburger Lokalbahn (SLB) den Güterverkehr wieder aufgenommen. Das Land Salzburg, dem die SLB zu 100 Prozent gehört, erwarb Lie-

RHEINLAND-PFALZ

Unfallfolgen beseitigt


Foto: Witry

Spektakel in Trier: Der Einsatz der mobilen Kräne ist stets beeindruckend.

● Im August 2002 gab es in Trier-Ehrang einen sehr schweren Eisenbahnunfall, bei dem mit Cumol, einem aromatischen Kohlenwasserstoff, beladene Tankwagen entgleisten und zu brennen anfingen. Dabei wurde eine Brücke der Moselstrecke in Ehrang so schwer beschädigt, dass sie ersetzt werden musste. Zum Jahreswechsel können sich die Anwohner über das vorläufige Ende der Arbeiten freuen. Nach dem Unfall musste zunächst mit Cumol kontaminierte Erde abtransportiert werden. Die Brücke wurde abgerissen, durch eine Hilfsbrücke ersetzt und nun am ersten Adventswochenende wurde diese Notlösung durch eine neue Brücke ersetzt. Um die neue 440 Tonnen schwere Brücke auf ihre Brückenlager zu hieven, rückte ein 1250 Tonnen schwerer (mit Gegengewichten) mobiler Kran an. Der sich auf Raupenketten bewegende Kran zählt zu den größten mobilen Kränen weltweit. Daneben waren noch mehrere weitere Autokräne im Einsatz. Nach Abschluss der begleitenden Arbeiten sollen nun zum Jahreswechsel die Bauarbeiten in Folge des Unfalls abgeschlossen sein. Es folgen später nur noch die inzwischen üblichen Lärmschutzwände.

REGIONALVERKEHR

Ausschreibungen

● **Die Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH** (EGP), bislang als Güterbahn bekannt, wird auf den Strecken Dresden – Kamenz, Dresden – Königsbrück, Pirna – Sebnitz – Bad Schandau und Heidenau – Altenberg (bisher alle DB Regio AG, Verkehrsbetrieb Sachsen) den Verkehr übernehmen. Das entschied der Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) am 12. Dezember 2008. Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses lief noch die Einspruchsfrist (bis 24. Dezember 2008).

● **Rund 200 Beschäftigte von DB Regio** haben am 2. Dezember vor der Zentrale des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) gegen die Ausschreibungspraxis im SPNV protestiert. Der VBB will die lukrativen Linien RE 1, Magdeburg – Berlin – Frankfurt (Oder), und RE 2, Stendal – Rathenow – Cottbus, nicht an denselben Bieter vergeben. Die Bahn-Gewerkschaft Transnet forderte eine Korrektur des von ihr so genannten „Ausschreibungs-Irrsinns".



Am Berliner Bahnhof Friedrichstraße wurde am 30. November 2008 eine Skulptur enthüllt, die an die Eisenbahn-Kindertransporte im Dritten Reich erinnern soll. Das Denkmal trägt den Namen „Züge in das Leben – Züge in den Tod". Zwei helle Figuren stehen für jüdische Kinder, die 1938/39 gerettet werden konnten, fünf dunkle symbolisieren die später ermodeten.

Foto: Trojanowski

genschaften, Infrastruktur, Gebäude und 23 Rollwagen für einen Euro von den ÖBB.

■ **Die ungarische MÁV hat bei Bombardier 25 Traxx-Loks P 160 AC mit Option auf weitere 25 Maschinen bestellt. Sie sollen im nationalen Reiseverkehr sowie nach Österreich und Deutschland verkehren.**

■ **Der Güterverkehr der DB AG firmiert mal wieder unter einem neuen Namen: Seit dem 1. Januar 2009 heißt Railion nun DB Schenker Rail. Diese besteht aus drei regionalen Einheiten für West-, Zentral- und Osteuropa sowie zwei güterartbestimmten Einheiten („Automotive" und „Intermodal"), die alle für ihr operatives und finanzielles Ergebnis verantwortlich sind.**


Foto: Henschel

Zu einer Kooperation zwischen der Stoomstichting Nederland (SSN) und dem Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen kam es am 29. November 2008 im Rahmen zweier Sonderfahrten. Zunächst brachten 01 1075 der SSN einen Sonderzug von Rotterdam und 212 007 einen Zug von Hattingen nach Venlo. Dort tauschten die Loks die Züge. Die 01 fuhr mit den Dahlhausener Zug nach Maastricht und die V100 brachte die Niederländer nach Hattingen (Ruhr). Die 01.10 wurde vor einigen Jahren auf Kohlefeuerung umgebaut.



Fragezeichen

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.





Fotos: Wortmann

Nach einer kurzen, letztlich erfolglosen Einsatzzeit im Ruhrgebiet kehrte 191002-5 wieder in ihre alte Heimat Bayern zurück. Nach ihrer aktiven Zeit beim Bw München Ost machte sich der E-Lok-Oldtimer noch einige Zeit in Mittelfranken als Heizlok nützlich. Er stand dabei auf einem Kopfgleis der westlichen Bahnhofsseite unseres gesuchten Bahnhofs, während auf der gegenüberliegenden, östlichen Bahnhofsseite eine Nebenbahnstrecke durch das Aischtal begann. Diese ist längst stillgelegt (Ende 1993) und auch die 191 hat nicht überlebt. Sie wurde im Juni 1983 im AW Weiden zerlegt. Die Gleise der Aischtalbahn liegen, ihrer Weichen beraubt, noch heute völlig verrostet im Bahnhofsbereich. Das Stumpfgleis, auf dem 191002-5 abgestellt war, musste einer Parkplatzerweiterung (Park&Ride) weichen. Von welchem Bahnhof spricht der Autor?



Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Februar 2009 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort zur Frage im Dezemberheft lautete: „Giuseppe Verdi". Gewonnen haben: Barmeyer, Holger, 56073 Koblenz; Sommer, Georg, 01855 Sebnitz; Wichmann, Andreas, 06258 Schkopau; Köhler, Heinz, 63654 Büdingen; Henseler, Christof, 13057 Berlin; Nagel, Matthias, 04319 Leipzig; Kempf, Rudolf, 50859 Köln; Dietrich, Jürgen, 04347 Leipzig; Janik,R.-D., 26524 Hage; Pietsch, Wolfgang, 04827 Machern; Schmalfeld, Vinzenz, 06114 Halle; Gutneder, Walter, CH-8917 Oberlunkhofen; Grossmann, R., 83088 Kiefersfelden; Kruse, Marianne, 13435 Berlin; Kugel, Manfred, 01169, Dresden; Fischer, Bernd, 99425 Weimar; Frischman, Rainer, 91301 Forchheim; Nöbel, Werner, 82031 Grünwald; Kwapulinski; Heinz, 41812 Erkelenz; van Leeuwen, Ed, NL-1788 PC Den Helder

THÜRINGEN

Erfurt Hbf neu in Betrieb

Mit dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2008 ging auch der seit Ende 2001 im Umbau befindliche Hauptbahnhof von Thüringens Landeshauptstadt Erfurt neu in Betrieb. In mehreren Etappen wurde der alte Bahnhof abgetragen, im April 2003 waren die Tage des alten Insel-Empfangsgebäudes gezählt. Zeitweise war jeweils nur die südliche, nach Fertigstellung des ersten Neubauabschnittes die nördliche Bahnhofshälfte in Betrieb. Die neue Bahnhofsanlage wird geprägt durch einen reichlich dimensionierten Mittelbahnsteig mit großen Sichtlinsen auf die darunter befindliche Geschäftsstraße sowie eine moderne Bahnsteighalle. Größter verkehrlicher Fortschritt sind zweifellos die Bahnsteige mit betrieblicher Flexibilität in beiden Betriebsrichtungen. Die Straßenbahnhaltestelle wurde im Untergeschoss, unmittelbar unter den Gleisen angeordnet, der direkt vor dem Empfangsgebäude anschließende Willy-Brandt-Platz erfuhr eine gestalterische Aufwertung, und auch das ehemalige Hotel Erfurter Hof steht nun nicht mehr leer.



Foto: Metzeler

Unter anderen waren Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee, Erfurts OB Andreas Bausewein und Thüringens Ministerpräsident Dieter Althaus bei der Einweihung zugegen.



Foto: Kittel

Drei frisch hauptuntersuchte Personenwagen mussten am 9. Dezember 2008 zu letzten Einstellungsarbeiten von Mühldorf nach Kempten überführt werden. Dabei kam die ÖBB-Lok 2016 076 zum Einsatz, die sich im November und Dezember für Personalschulungen in Mühldorf befand. Mit den modernen dieselelektrischen Loks wird ab dem Fahrplanwechsel ein Zugpaar von Linz über Simbach und Mühldorf nach München bespannt.



Foto: Gross

Ab in die Werkstatt: 751118 der Ulmer Eisenbahnfreunde (UEF) wurde am 8. Dezember 2008 ins thüringische Meiningen überführt, dort stehen diverse Reparaturen an der Feuerbüchse an. Diese sei an vier Stellen stark verschlissen. Die Lok wird vorraussichtlich bis April im Werk verweilen.



Foto: Henschel

Mit dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2008 hat die Eurobahn den Betrieb auf dem so genannten Hellweg-Netz übernommen: In diesem Netz, das die Regionalbahnlinien 50, 59, 69 und 89 beinhaltet, sind die Städte Bielefeld, Dortmund, Hamm, Münster (Bild), Paderborn, Soest und Warburg verknüpft.

SÜDHARZ

Zeitreise in Goslar



Foto: Mann

Wernigerode war diesmal Ziel einer Sonderfahrt mit V 160 003 aus Flensburg am letzten November-Samstag. Der voll besetzte Zug passiert hier die letzten Schneeflocken in der Einfahrt von Goslar mit seinem schiefen Stellwerk.

● Wer noch einmal alte Signaltechnik und interessante Zugkompositionen erleben möchte, der sollte sich für einen Ausflug in den Vorharz entscheiden. Entlang der erst zwischen 1875 und 1883 abschnittsweise eröffneten Strecke von Kreiensen über Seesen bis Goslar finden sich nicht nur jede Menge interessanter Fotostandpunkte, sondern auch die zahlreichen Güterzüge der DB AG und der Verkehrsbetriebe Peine Salzgitter machen eine Wanderung entlang der Bahn abwechslungsreich. Die Bahnhöfe Goslar und Oker sind vor allem betrieblich interessant. Wer sich für alte, aber bestens funktionierende mechanische Stelltechnik, Flügelsignale und windschiefe Stellwerke begeistert, wird sich hier länger aufhalten wollen. Goslar bietet hierzu auch zwei Stummelflügelsignale, die an Gleis 1 und 2 stehen. Der Bahnhof wurde nur teilmodernisiert und ist nicht zu stark gerupft worden. Auch in Oker, wo sich die Strecken aus Vienenburg und Bad Harzburg treffen, lassen sich die Flügelsignale gut in Szene setzen. Die Stadt Goslar mit ihren malerischen Fachwerkbauten sollte bei einem Besuch nicht ausgelassen werden. Der Harz hat bis heute nichts an Reiz verloren und ist immer noch Ziel zahlreicher Sonderzüge aus dem Umland.

TOP und FLOP



TOP: Waldeisenbahn mit Info-Zentrum

Die Waldeisenbahn in Bad Muskau bekommt ein neues Besucherinformationszentrum. Damit soll „das ‚Urlaubsland' Oberlausitz eine weitere Attraktion für große und kleine Leute erhalten", sagte Sachsens Wirtschaftsminister Thomas Jurk (SPD), der selbst aus der Gegend stammt, anlässlich der Grundsteinlegung Anfang Dezember 2008. Das Ministerium fördert den Bau des Info-Zentrums mit rund 369 000 Euro. Im Sommer 2009 soll es seiner Bestimmung übergeben werden.



FLOP: Urteil: Mangelhaft

„Vor dem Hintergrund der vernichtenden Beurteilung Ihres Notfallmanagements ... fordere ich Sie dazu auf, die Mängel umgehend zu beseitigen", schreibt Landrat Erich Pipa (Main-Kinzig-Kreis) der DB AG. Das Kreis-Gefahrenabwehrzentrum listete eine Vielzahl von Mängeln am Landrückentunnel und beim Notfallmanagement auf, die noch nicht beseitigt sind.



Foto: Emersleben

Auch in der Lausitz gibt es seit dem jüngsten Fahrplanwechsel neue Züge: Die Ostdeutsche Eisenbahn (ODEG) hat das in Brandenburg und Sachsen liegende Spree-Neiße-Netz übernommen. Für zehn Jahre verkehren nun ODEG-Züge auf den Linien Cottbus – Forst, Cottbus – Zittau, Görlitz – Bautzen – Bischofswerda und Görlitz – Niesky – Hoyerswerda. Gefahren wird mit Regioshuttle- und Talent-Triebwagen.

Hessen

Neue Fahrten

● Nach mehr als einem Jahr Betriebsruhe wegen diverser Oberbau- und Brückenmängel konnte die Nassauische Touristik-Bahn (NTB) doch noch einige Sonderfahrten in der zweiten Jahreshälfte 2008 auf der Teilstrecke Wiesbaden-Dotzheim – Eiserne Hand der Aartalbahn durchführen. Zum Einsatz kamen die vereinseigenen Triebfahrzeuge 50 3576 und NTB-V2. Bei der V2 „Taunusstein II" handelt es sich um eine MaK-650D, Baujahr 1958, die über die Westfälische Verkehrsgesellschaft zur NTB gelangte.



Foto: Mike Heger

Am 7. Dezember 2008 wartete NTB-V2 am Schluss des Nikolauszuges mit 50 3576 im Bf Wiesbaden-Dotzheim auf die Abfahrt zur Eisernen Hand.

Der Schwellenleger

Hoffnung Hoffenheim

● Glückwunsch, TSG Hoffenheim! Gestandene Vereine, allen voran Bayern München, gratulieren zähneknirschend dem Erstliga-Überflieger. Zwar gibt es mit Dietmar Hopp einen Geldgeber, aber auch Geld kann selten gute Konzepte und die richtigen Leute für ein harmonisches Ganzes zusammenkaufen. Der Eisenbahn-Beobachter fragt neidvoll: Wo ist das Hoffenheim in der Eisenbahnbranche? Ansätze wie der Interconnex und private Güterbahnen stoßen an die Grenzen des von der DBAG dominierten Marktes. Das ist etwa so, als würde in der Bundesliga der FC Bayern Spielpläne und Ansetzungen festlegen, als würden ihm die Stadien gehören, die gegen hohes Entgelt genutzt werden und Schiedsrichter wie DFB dies alles als selbstverständlich hinnehmen. In solchem Umfeld hätten auch das sportliche Konzept eines Ralf Rangnick und das Geld des Dietmar Hopp kaum Wirkung. Deshalb braucht die deutsche Eisenbahn viele Hoffenheims – die gibt es im Ansatz; und sie braucht neue Regeln – die stehen aus.



Fotos: Piplack

Bei den Dreharbeiten zur Verfilmung des Bestsellers „Maria, ihm schmeckt's nicht" von Jan Weiler spielten auch der Krefelder Hbf und V 200 116 eine Hauptrolle. Krefeld musste jedoch als Bhf „Osnabrück" herhalten. Der Film spielt in den 1960er-Jahren; dementsprechend waren Schauspieler und Komparsen gekleidet und der Bahnhof optisch hergerichtet worden. Das Team der DTO (Dampfloktradition Oberhausen) holte am frühen Morgen vier Wagen in Köln Bbf ab und fuhr dann nach Krefeld.



PRIVATBAHN

Transregio-Premiere

Nicht ganz unproblematisch war der Start von Transregio auf der Mittelrhein-Bahn am ersten Tag des neuen Fahrplans nach Betreiberwechsel zwischen Köln, Koblenz und Mainz: Ein Zug fiel wegen Türdefektes aus und eine Reihe Verspätungen wurden durch Softwareprobleme ein- beziehungsweise mitgeschleppt. Besonders im Raum Köln/Bonn waren die Desiro ML sehr gut ausgelastet und zum Teil überfüllt. Während der Fahrkomfort von den Reisenden gelobt wurde, erntete der gewählte Sitzplatzabstand zum Teil Kritik. Zur offiziellen Eröffnungsveranstaltung wurde von Transregio für geladene Gäste je ein Sonderzug von Mainz respektive Köln eingesetzt, die gegen 11 Uhr in Koblenz eintrafen. Gemäß dem gewählten Slogan „Der neue Star am Rhein" gibt es für Transregio also noch einige Kinderkrankheiten zu heilen, um diesem Anspruch gerecht zu werden.



Neue Züge für das Land: Bei Transregio kommen erstmals die schicken Siemens-Desiro ML zum Einsatz.

Foto: Mike Heger

Zeitreise



Ein Güterzug mit der polnischen PKP-ET22-859, der unter Gleichstrom die Brücke nach Polen quert.

Neue Oderbrücke

Eingleisig und mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h – so präsentierte sich der wichtigste Eisenbahngrenzübergang zwischen Deutschland und Polen über die Oder bei Frankfurt bis vor kurzer Zeit. Die Widerlager und Pfeiler stammten aus dem Jahr 1870 und wurden 1946 nach Kriegszerstörungen wieder errichtet. Die Vorlandbrücken stammen von 1900, 1925 und, wie auch die Strombrücke, aus dem Jahr 1951. Seit dem 9. Dezember 2005 war aus Sicherheitsgründen das nördliche Gleis für den Eisenbahnverkehr gesperrt. 2003 einigten sich Polen und Deutschland auf den Neubau einer zweigleisigen Brücke. Seit Februar 2008 wurden Teile der Brücke abgebrochen und der Neubau vorbereitet. Vom 17. Oktober 2008 an kam es zum Abbau der alten Brücke und dem Einbau der neuen Brückenteile zur Totalsperrung. Die 104 Meter lange Strombrücke wurde mit Hilfe von Pontons und Spezialfahrzeugen Mitte November auf die neuen Widerlager eingeschwommen. Für täglich 22 Personen- und 64 Güterzüge hieß es, während der Vollsperrung eine Umleitung zu nehmen. Die neue insgesamt 442 Meter lange Brücke ist die erste zweigleisige Eisenbahnbrücke dieser Bauart in Deutschland.

Fotos: Emersleben



Die neue Oderbrücke wurde im Rahmen einer GTW 2/6-Sonderfahrt mit hochrangigen Ehrengästen am 13. Dezember 2008 freigegeben.

NIEDERSACHSEN

In vollen Zügen gefeiert

Die neue S-Bahn von Hannover nach Hildesheim wurde pünktlich zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2008 eröffnet. Dazu kam hoher Besuch: Walter Hirche, Niedersachsens Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Dr. André Zeug, Vorstandsvorsitzender DB Station & Service AG, Ulrich Homburg, Vorstandsvorsitzender DB Regio AG, und Hauke Jagau, Präsident der Region Hannover, Dr. Klaus Baur, Vorsitzender der Geschäftsführung von Bombardier, Hans-Jürgen Meyer, der Konzernbevollmächtigte der DB für Niedersachsen, und der Bürgermeister von Hildesheim, Kurt Machens. Gleich zwei S-Bahnen fahren nun von Hannover nach Hildesheim, die S 3 über Lehrte und die S 4 über Sarstedt. Die beiden S-Bahn-Linien haben Stundentakt, ergänzt werden sie noch vom Regionalexpress Hannover – Bad Harzburg – Halle. Es sind insgesamt 13 neue Fahrzeuge der Baureihe 425 im Einsatz. Die Kosten für die Anschaffung dieser Züge von rund 63 Millionen Euro hat das Land Niedersachsen getragen. Für die Modernisierung von sieben Bahnhöfen (Hildesheim Hbf, Emmerke, Barnten, Rethen(Leine), Harsum, Algermissen und Sehnde) haben der Bund, die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG), die Region Hannover und die Deutsche Bahn AG rund 14 Millionen Euro bereitgestellt. Am Eröffnungstag konnte man kostenlos mit der neuen S-Bahn fahren. Obwohl zweiteilige Einheiten eingesetzt wurden, waren diese brechend voll.



Foto: Brüggemann

Mit dem beliebten Anschnitt einer speziellen Torte durch die Ehrengäste wurde die S-Bahn-Verlängerung nach Hildesheim gefeiert.



Weihnachtssonderfahrt mit 112 565 von Staßfurt nach Lutherstadt Wittenberg. Die PRESS-V100, hier bei Schönebeck-Salzelme, ist die einzige (neben der DLW-V100 aus Meiningen), die noch mit Dampfheizung heizen darf!

Foto: Sambill

SCHWEIZ

Lötschberger in Verzug



Foto: Armin Schmutz

DB AG-Rot auf Schweizer Gleis: Bei der Einfahrt in Rubigen während einer Probefahrt am 7. Dezember. Der Zug fährt Richtung Thun.

● Die von der BLS bei Bombardier bestellten 13 Lötschberger-Züge vom Typ RABe 535 für den Verkehr über die Stammlinie von Bern via Kandersteg nach Brig und ins Simmental konnten zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2008 aus technischen Gründen nicht fristgemäß abgeliefert werden. Anfang Dezember waren von Bombardier nur acht Lötschberger zugesichert. Da auch NINA, Re 525, automatische Kupplungen aufweisen, hat BLS als Notmaßnahme deren fünf von der S-Bahn Bern, Linie S-1 abgezogen, um die fehlenden Lötschberger vorübergehend zu ersetzen. Diese NINAs werden auf der S-1 ersetzt durch eine Komposition mit konventionellen EW-I-Wagen, gezogen von einer Re485. Weiter stellt Bombardier eine brandneue Doppelstock-Komposition zur Verfügung, bestehend aus einem DABpz und vier DBpz. Mangels Steuerwagens sind beidseitig Lokomotiven eingespannt. Es sind entweder die 185525 bis 527 oder die BLS Re 485 017 bis 019. Voraussichtlich fährt der Doppelstockzug während drei Monaten auf der S-1 Thun – Bern – Fribourg.



Foto: Schenk

Der erste Adventszug des Jahres 2008 mit dem Ziel Erzgebirge kam am 29. November 2008 in Form einer seltenen Doppelbespannung mit der PRESS-112565 und der 112331 der Ostsächsischen Eisenbahnfreunde. Er fuhr von Löbau nach Cranzahl. In Cranzahl hatten die Reisenden Anschluss an die Fichtelbergbahn, welche ebenfalls von einer seltenen Dampf-Diesel-Kombination aus 99761 und L45H 083 (Bild) bespannt wurde.



Foto: Mike Heger

Am 29. November 2008 kam es zu einem Wagentausch zwischen der Historischen Eisenbahn Frankfurt/M. (HEF) und der Nassauischen Touristik-Bahn (NTB). Die Überführung von Frankfurt nach Wiesbaden und zurück erfolgte durch die HEF-V36406, hier bei der Rückfahrt als Dbz 92708 nach Frankfurt/M. Ost. Getauscht wurde ein HEF-AB3ge gegen einen B3ge der NTB, der ebenfalls mitgeführte Biw Spantenwagen soll in Nidda aufgestellt werden.



Foto: Bundesarchiv/183-V0104-025

Vor 30 Jahren versank der Norden der DDR in Eis und Schnee. Die Eisenbahn traf der Wintereinbruch besonders hart – trotz vorhandenen modernen Räumgerätes.



Foto: Bundesarchiv/183-T1231-023

31. Dezember 1978: Eisenbahner im Grenzbahnhof Frankfurt (Oder) machen eine eingefrorene doppelte Kreuzungsweiche frei.

Härteprüfung für Mensch und Maschine

Jahrhundert-WINTER

Die Weihnachtstage des Jahres 1978 waren gerade vorüber. Viele Reisende schickten sich an, vom Festtagsbesuch wieder in die Heimat zu fahren oder in einen Kurzurlaub zum Jahreswechsel. Mittwoch, der 27. Dezember, war der erste Werktag. Das Wetter war in jenem Dezember wechselhaft und über die Feiertage selbst von den Temperaturen her recht mild. Hin und wieder regnete es, je nach Gebiet ein wenig oder stärker. Am darauf folgenden 28. Dezember hielt sich das milde Tauwetter zunächst. Die Meteorologen rechneten in der letzten Woche des Jahres nicht mehr mit einem starken Wintereinbruch.

Drama auf Rügen, 4. Januar 1979: Die Transitstrecke nach Saßnitz wird schneegefräst und freigesprengt. Vier Tage war sie dicht.

Doch dann verschob sich die Wetterfront: Ein atlantisches Tief, das über dem Westen der Bundesrepublik lag, stieß mit einem skandinavischen Hoch über der Ostsee zusammen. Die Wetterfront zog dramatisch nach Osten und nach Süden. Am Nachmittag erreichten die ersten Schneeflocken Schleswig-Holstein, die Temperaturen sanken im Norden der Bundesrepublik und der DDR buchstäblich über Nacht um bis zu 30 Grad. Das immer dichter werdende Schneegestöber wuchs an zu einem Schneesturm und nicht endenwollenden Schneefällen. Am 29. Dezember hatten Sturm, Kälte und Schnee bereits die halbe DDR fest im Griff, und tagelang sollte das Unwetter keine Ruhe geben. ➔

Noch Tage zuvor keine KÄLTEWELLE vorhersehbar

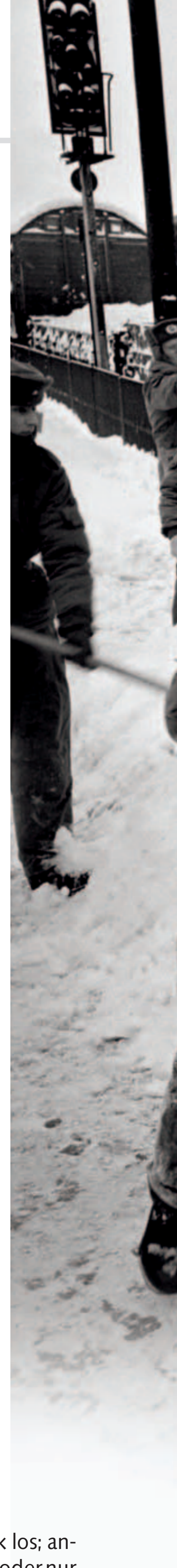
Die zweite Kältewelle kam Mitte Februar: Im Güterbahnhof Stralsund warten Güterzüge auf freie Strecke, 18. Februar 1979.

Foto: Bundesarchiv/183-V0218-030

Die Deutsche Reichsbahn (DR) war prinzipiell für den Winter gerüstet. Zur „Dienstvorschrift zur Verhütung und Bekämpfung von Betriebsstörungen durch Frost und Schnee – DV Schnee 446" wurden regelmäßige Belehrungen durchgeführt, auch hatte die DR in den 1970er-Jahren zahlreiche Bahnhöfe mit Weichenheizungen ausgerüstet und modernstes Schneeräumgerät unter anderen aus der Sowjetunion beschafft. Vielen Eisenbahnern war der harte Winter 1969/70 noch in bester oder vielmehr schlechter Erinnerung, als vieles noch in Handarbeit oder mit einfachsten mechanischen Hilfsmitteln erledigt werden musste.

Aber gegen eine derart extreme Wetterlage, die sich zu einer Schneekatastrophe mit einer harten Kältewelle verbunden hatte, hatte auch die sorgsamste Einhaltung und schnellste Umsetzung der DV-Bestimmungen keine Chance, ebensowenig das Schneeräumgerät. Noch am 28. Dezember 1978 wurde gemäß dem Alarmschema der DV Schnee die Einsatzstufe 1 ausgelöst, der schon am 29. Dezember die Einsatzstufe 2 folgte.

Besonders schlimm erwischte es Strecken auf Rügen und in der Reichsbahndirektion (Rbd) Greifswald, also in etwa das heutige Vorpommern. Am 29. Dezember fuhr sich eine Lokomotive bei Lietzow auf Rügen fest, nachdem die ersten Züge erst mit Verspätung abgefahren waren, und ab dem 30. Dezember mussten weitere Strecken und Streckenabschnitte gesperrt werden, darunter die Werkbahn von Greifswald zum Kernkraftwerk Lubmin.



Schneepflüge wurden angefordert. Manche fuhren tatsächlich mit Schiebelok los; anderes, selbstfahrendes Gerät ließ sich nicht oder nur schwer in Gang bringen, weil Dieselmotoren und -aggregate nicht ansprangen. Doch auch die Schneepflüge, die auf die Strecke kamen, wurden der Schneemassen nicht Herr. Kaum freigepflügt, war die Strecke hinter dem Schneepflug keine Stunde später wieder bedeckt, und der tagelange Schneefall machte den liegengebliebenen Schnee sehr schnell hart. Wo sich Schnee und Sand mischten, bildete sich eine fast monolithische Masse.

Helfer aus der Bevölkerung und NVA-Soldaten schaufeln Schnee auf Flachwagen, Bahnhof Neubrandenburg am 2. Januar 1979.

Foto: Bundesarchiv/183-V0102-026

So sahen Reisezüge Anfang 1979 im Norden der DDR aus: Ein Schnellzug harrt beim Bahnhof Züssow seiner Weiterfahrt.



Foto: Historische Sammlung DB AG

Für die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner bedeutete dieser Wintereinbruch eine noch nie dagewesene Härteprüfung. Zwar sahen die Einsatzstufen neben eigenen Kräften im Dienst und Kräften in Bereitschaft auch die Anforderung von Kräften anderer Dienststellen vor, ab der Einsatzstufe 2 auch von Kräften, die von Betrieben und gesellschaftlichen Organen gestellt wurden. Doch auf einen mehrtägigen, zum Teil mehrwöchigen Dauereinsatz war niemand in dieser Schärfe eingestellt. Soldaten der Nationalen Volksarmee (NVA) →

Ein VIERTELJAHR unter Eis und Schnee begraben


Noch einmal die zweite Welle: Im Bahnhof Demmin wird Schnee auf Waggons verladen und abtransportiert, 18. Februar 1979.

Foto: Bundesarchiv/183-V0218-019

mussten ihre Wege teilweise zu Fuß zu den Einsatzorten zurücklegen, ehe sie die Strecken freischippen konnten. Und allein an der Strecke Angermünde – Stralsund zählte die DR mehrere tausend Fahrgäste, die auf den Bahnhöfen gestrandet waren und nicht weiterkamen.

„Die Zeit machte es erforderlich, dass man mit ganzem Einsatz eingestiegen ist. Der Schreibtisch in Berlin ist erst mal egal", erzählt Siegfried Miedecke, damals für die Abteilung Betriebstechnik in der Rbd Berlin tätig. „Das war eben selbstverständlich, das war unsere Eisenbahn, das war unser Betrieb!" Dabei blieb man, solange es erforderlich war: „Von wegen Acht-Stunden-Tag. Man war den ganzen Tag auf dem Bahnhof. Sie machen eine Weiche nach der anderen frei, so viele, wie der Fahrdienstleiter brauchte, um eine Zugfahrt zu machen", erinnert er sich an Einsätze im Bahnhof Oranienburg. „Und das dauert eben, vor allem, wenn es immer wieder dabei schneit. Wenn dann kein Schnee mehr fällt, werden die Weichen zwischen den Zungen sowie einen Meter rechts und links vom Gleis schneefrei geschippt." Auch das war kein Vergnügen: „Wenn gerade ein Weichenkanal freigeschippt wurde und es fuhr ein Zug durch den Bahnhof, konnten Sie anschließend den hochgewirbelten Schnee wieder aus den Kanälen rauskratzen."

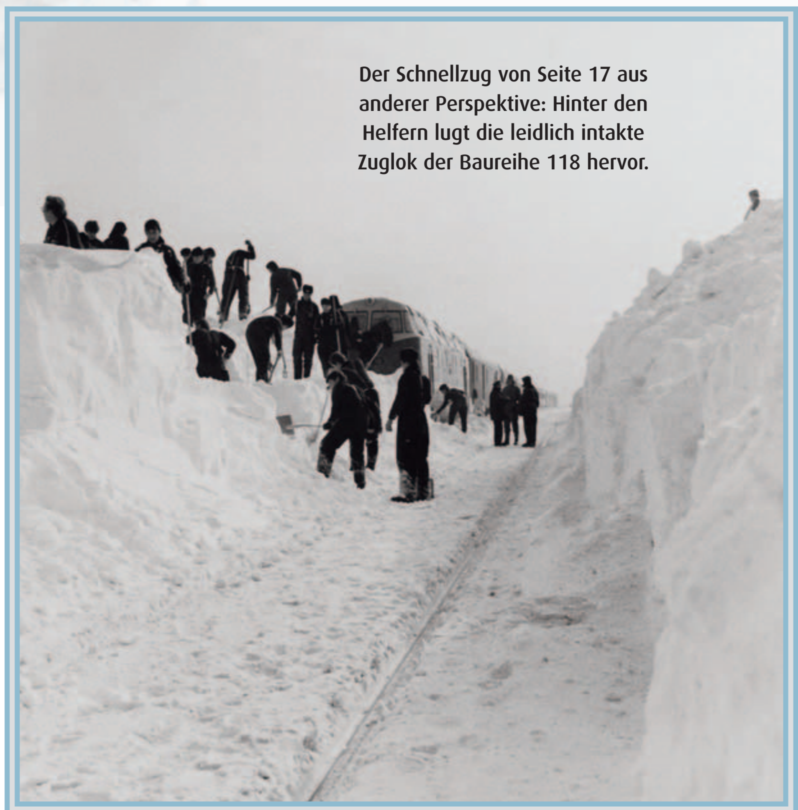
Während sich der Zugverkehr nach und nach leidlich normalisierte, geriet die Energieversorgung in der DDR in ernsthafte Schwierigkeiten: Die Großbagger in den Tagebauen drohten zu vereisen; obwohl gerade jetzt dringend benötigt, nahm die Menge der geförderten Braunkohle zeitweise ab, und in den ersten Tagen blieben auch dort die Züge stehen. Das bedeutete Produktionsausfälle, unbeheizte Wohnungen und leider auch Kälteopfer.

Eine knappe Woche nach dem Wintereinbruch vom Dezember beruhigte sich die Wetterlage – vorerst. Der Panzer aus Hartschnee und Eis blieb, ebenso die Kälte, auch wenn 20 Grad Minus und weniger kalte Spitzenwerte blieben. Mensch, Produktion und Verkehr kehrten zu relativer Normalität im Alltag zurück.

Durch meterhohe Schneeverwehungen rollt am 7. Januar 1979 der „Meridian" nördlich von Lietzow seinem Ziel entgegen.

Foto: Bundesarchiv/183-V0107-015

Ab dem 13. Februar brach erneut eine Kaltfront mit starkem Wind und Schneefall über den Norden von Bundesrepublik und DDR herein. In der Nacht zum 14. Februar nahmen der Wind an Stärke und die Schneefälle an Heftigkeit zu und hielten das Land zwei Tage fest im Griff. Als sich der schlimmste Schneesturm verzogen hatte, wurde die Schaufel erneut das meist genutzte Gerät, ehe nach weiteren zwei bis vier Tagen zugeschneite Ortschaften wieder auf dem Landweg versorgt werden konnten. Für den Zugdienst ohnehin nicht benötigte Dieselloks der Baureihen 120 und 132 waren mit Schneepflügen und Schneeräumeinheiten im Einsatz, und Züge, die noch oder wieder fuhren, waren doppelt oder mehrfach, in mindestens einem Fall gar mit vier Lokomotiven bespannt. Was diesem zweiten Kälteeinbruch an Schärfe fehlte, machte er mit seiner Dauer wett: Bis in den März, zum Teil den April 1979 hinein blieben Rügen und der Norden unter Schnee und Eis. *Henning Bösherz*



Der Schnellzug von Seite 17 aus anderer Perspektive: Hinter den Helfern lugt die leidlich intakte Zuglok der Baureihe 118 hervor.

Foto: Historische Sammlung DB AG



Wassernehmen in Dippoldiswalde: Die 99 1746 („Altbau-VII K“) und die 99 1771 („Neubau-VII K“) bespannten gemeinsam den Eröffnungszug.

Nach zähem Kampf ums Geld schickte der Ministerpräsident Sachsens nun den ersten Zug der wiederaufgebauten Weißeritztalbahn auf die Reise.

Glück auf!

Der Gruß der Bergmannszunft, der am 13. Dezember 2008 im Tal der Roten und der Vereinigten Weißeritz nicht nur aus prominentem Munde zu hören war, lässt einen guten Vergleich ziehen: Sowohl über- als auch untertage war reichlich taubes Gestein zu beseitigen, um wieder ein „Berggeschrei", das Dampfen der VII K in Richtung des Erzgebirgskamms, zu vernehmen.

Am 12. August 2002 fielen über dem sächsischen Mittelgebirge Rekord-Niederschläge. Der natürliche und der vom Menschen geschaffene Rückhalteraum reichten nicht aus, die zu Tale stürzenden Fluten zu bremsen. Katastrophale Schäden an Verkehrswegen, in Siedlungen, Wäldern und Betrieben waren die Folge. Doch fast alle Schäden wurden bald behoben. Fast alle.

Die letzten in DB AG-Hoheit verbliebenen, aber beim Konzern durchaus unbeliebten sächsischen Schmalspurbahnen durch den Lößnitzgrund und durch den Rabenauer Grund waren aber schon Jahre zuvor in gewaltige Strudel geraten, die auch das Hochwasser überstanden. Glück für die Radebeuler Schmalspurbahn war, dass sie kaum Schäden zu beklagen hatte und bald wieder fahren konnte. Aber die starken Zerstörungen an der Weißeritztalbahn

von Freital-Hainsberg über Malter, Dippoldiswalde und Schmiedeberg in den Kurort Kipsdorf kamen der DB AG offenbar gerade recht, denn es war trotz Fluthilfemitteln kein Wille erkennbar, die Strecke wieder aufzubauen. Eine Übernahme der Strecke durch eine andere Betreibergesellschaft warf neue Probleme auf, da dort die Gelder nicht im vorherigen Umfang zur Verfügung gestanden hätten. Es galt, diesen gordischen Knoten zu zerschlagen.

Derweil begann die IG Weißeritztalbahn e.V., auf dem mit Spendengeldern wieder befahrbar hergerichteten Streckenabschnitt zwischen Dippoldiswalde und Seifersdorf Sonderfahrten zu organisieren. Das Hauptziel war klar: Die Strecke durfte nicht in Vergessenheit geraten! Die ersten Fahrten Ende Dezember 2002 fanden überwältigenden Anklang, so dass auch in den folgenden Jahren immer wieder Dampfloks im Weißeritztal zu erleben waren.

Am 14. September 2004, mehr als zwei Jahre nach dem Hochwasser erfolgte medien-, aber keineswegs praxiswirksam, ein erster ersten Spatenstich mitten im sächsischen Landtagswahlkampf. Gleichzeitig war die Übergabe der Strecke von der Bahn AG an die BVO, die heutige Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH (SDG), perfekt. Übrigens war die ähnliche Zerstörungen wie die Weißeritztalbahn aufweisende benachbarte normalspurige Müglitztalbahn zu diesem Zeitpunkt schon wieder ein Dreivierteljahr in Betrieb: Die Arbeiten an ihr begannen mit dem ersten Spatenstich am 11. Dezember 2002 tatsächlich, am 20. Mai 2003 konnte bis Glashütte gefahren werden und am 20. Dezember 2003 schließlich bis Altenberg.

Die Planungen des Wiederaufbaus zogen sich hin, vor allem der im Naturschutzgebiet liegende Abschnitt im engen Rabenauer Grund stellte Planer und Bauleute vor große Schwierigkeiten. Ein Jahr nach dem Spatenstich versprach Roland Richter, Geschäftsführer der BVO, einen tatsächlichen Baubeginn für das Frühjahr 2006. Seinerzeit hofften die Freunde der Strecke insgeheim noch, die 1882 und 1883 in zwei Abschnitten eröffnete Linie pünktlich zu ihrem 125. Geburtstag Anfang September 2008 wieder bis Kipsdorf befahren zu können. Nach einigem Hin und Her gab der Aufsichtsrat der BVO schließlich am 12. Dezember 2006 „grünes Licht für den Aufbau der Schmalspurbahn". Endlich gab Ende September 2007 auch das Regierungspräsidium nach reichlichem Prüfen knapp 18 Millionen Euro Fördermittel für den Wiederaufbau frei. Und dann ging es schnell, denn Anfang November rollten die Bagger tatsächlich. Gearbeitet wurde über ein Jahr bis zum Abend des 12. Dezember 2008, ehe am nächsten Tag die Eröffnungszüge rollen sollten.

An diesem Tag kamen Vertreter von Freistaat, Verkehrsverbund, Landkreis und Betreibergesellschaft zusammen, um gemeinsam das lang ersehnte Durchschneiden des weiß-grünen Bandes zu zele- →



Auch der Ministerpräsident des Freistaates Sachsen, Stanislaw Tillich (mit brauner Jacke), gab sich neben zahlreichen anderen hochrangigen Repräsentanten die Ehre.

Der Sonderzug P 5101 überquert am 14. Dezember 2008 die markante, neu errichtete Stabbogenbrücke oberhalb des Bahnhofs Rabenau.



Foto: Thomas Jacob



Die Fahrkarte des Eröffnungszuges, ein bewahrenswertes Souvenir.

Fotos (3): Klaus Habermann



Foto: Thomas Jacob

Planzug P 5004 überquert nach einer Kreuzung im Bahnhof Malter den Viadukt über einen Seitenarm der Talsperre, um die letzte Etappe nach Dippoldiswalde anzugehen.

brieren. Doch sie waren nicht allein, viele Gäste, Anwohner und Eisenbahnfreunde ließen es sich nicht nehmen, die ersten Fahrten zu begleiten oder gar zu den Glücklichen zu gehören, die eine der von der regionalen Presse kontingentierten Fahrkarten für die Züge des Eröffnungstages ergattern konnten. Die Sonne schien, frischer Schnee war über Nacht gefallen – Traumwetter für das Erzgebirge! Stanislaw Tillich, Ministerpräsident des Freistaates, betonte in seiner Rede, dass es wichtig sei, „in dieser Zeit einer vermeintlichen oder tatsächlichen Krise" auch endlich „diese letzte Wunde des Hochwassers von 2002 wieder zu heilen." Die Streckeneröffnung möge ein Aufbruchsignal sein, ein Aufbruch, auch das noch fehlende Streckenstück bis Kipsdorf wieder herzurichten. Er versprach, dass der Freistaat Sachsen die noch nicht gedeckten förderfähigen Kosten des Wiederaufbaus übernehmen werde, was natürlich reichlichen Applaus hervorrief.

Roland Richter, nunmehr Geschäftsführer der SDG, dankte in seiner Rede nicht nur den Baufirmen und ihren Mitarbeitern, sondern vor allem auch der IG Weißeritztalbahn e.V., der zu verdanken sei, dass die Strecke im Bewusstsein von Bevölkerung und Politik blieb. Er nannte noch ein paar interessante Fakten: Drei Brücken wurden neu errichtet, eine davon in komplett neuer Gestalt als Stabbogenbrücke etwas oberhalb des Bahnhofs Rabenau, 21 Brücken wurden teils aufwendig saniert. Stützmauern wurden auf einer Länge von mehr als vier Kilometern neu errichtet oder saniert. 90 Prozent der Gleisanlagen wurden wieder verwendet, die Bauzeit von beiden gegenwärtigen Streckenenden in Richtung Rabenau betrug genau ein Jahr – am 1. November 2008 wurden die sich entgegenstrebenden Schienenstränge im dortigen Bahnhof verbunden. Zwei neue Bahnübergangsanlagen entstanden ebenfalls, eine in Freital-Coßmannsdorf, die andere an der Nordausfahrt des Bahnhofs Dippoldiswalde. 18,7 Millionen Euro wurden auf den 15 Kilometern Strecke verbaut, der Bau der Strecke vor über 125 Jahren kostete hingegen nur knapp 1,4 Millionen Mark.

Aufbruch im Weißeritztal

Die Strecke steht nun als öffentliches Verkehrsmittel (mit Sondertarif) im Verkehrsverbund Oberelbe wieder täglich unter Dampf. Der Tourismus ist in der Region ein wichtiger Wirtchaftsfaktor. Die Festredner betonten, dass dafür auch die sächsischen Schmalspurbahnen bedeutende Zugpferde seien. Andreas Winkler vom Verein zur Förderung der Sächsischen Schmalspurbahnen (VSSB) versprach deshalb eine weitere Attraktivitätssteigerung: „Kommen Sie im Sommer wieder, dann fährt die I K!" Der MODELLEISENBAHNER wünscht der Strecke allzeit gute Fahrt und Sie, liebe Leser, möchte er bitten, nicht bis zum Sommer mit einem Besuch im Weißeritztal zu warten. *Klaus Habermann/al*

Endlich dampft es wieder im Rabenauer Grund. Das Erzgebirge ist mit der wiederauferstandenen Weißeritztalbahn um eine Attraktion reicher.



Foto: Th. Böttger



An MODELLEISENBAHNER
„Leserbriefe“, Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Enttäuschend

Betrifft: „Ehrgeizige Ziele“, Heft 12/2008

Die Frage, wie es bei Fleischmann nach der Eingliederung in die Modelleisenbahn Holding GmbH weitergehen wird, bewegt momentan sicherlich viele Modellbahn-Freunde. Entsprechend gespannt war ich auf die im Artikel dazu vorhandenen Informationen. Leider wurde ich enttäuscht, denn ich erfuhr lediglich, dass ein Teil der Fleischmann-Produktion nach Rumänien verlagert wurde. Dies war zu erwarten. Außerdem ist zu lesen, dass die Marken Fleischmann und Roco strikt getrennt bleiben. Auch dies war zu erwarten, sonst hätte man sich den Kauf wohl schenken können. Das Ziel der neuen Geschäftsführung ist es also, im H0- und im N-Bereich weltweit die Nummer 1 zu werden, ein hehres Ziel. ***Peter Krüger, 72622 Nürtingen***

Knallige Anzeige

Betrifft: Basteltipps, „Fahrspannungsanzeige“, Heft 10/2008

Der Fahrspannungsanzeiger zeigt mangels Vorwiderstands nur einmal an, nämlich mit Knall und Rauch. Selbst verwende ich ähnliche Schaltungen mit Vorwiderstand, die ich im Gehäuse defekter Ratschen unterbringe. ***Dipl.-Ing. Holger Plünnecke, 31224 Peine***

Wichtiges Detail

Betrifft: Basteltipps, „Borussia-Fans auf Tour“, Heft 12/2008

Leider fehlt bei der Fan-Gruppe ein wichtiges Detail: Die Bierflaschen! Denn erst mit der richtigen Dosis Alkohol wird die Belästigung der anderen Fahrgäste durch das Gegröhle „Jetzt geht´s los!“ so richtig schön. ***Michael Goedecke, 45470 Mülheim***

Lok-Nachbau

Betrifft: „Eine Frage des Respekts“, Heft 12/2008

Im Bericht über das Archiv der ehemaligen Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik wird u.a. erwähnt, dass ab der Rigi-Bahn-Lok Nr. 7 alle Zeichnungen vorhanden sind. Diese Zeichnungen dienen sicherlich als Grundlage für einen Nachbau dieser Lok, der gegenwärtig im Gange ist. ***H.-G. Schmieder, 01309 Dresden***



Foto: Schmieder

In diesem Bauzustand zeigte sich der Rigi-Lok-Nachbau in Vitznau im September 2008.

Aufschlussreich

Betrifft: „Ehrgeizige Ziele“, Heft 12/2008

Ihr Interview mit Herrn Reinhold Ott war sehr aufschlussreich. Wie die Überschrift zeigt, hat er scheinbar sehr ehrgeizige Ziele. Wenn man seine Antworten liest, wird man an BTTB und Herrn Parisel erinnert. ***Werner Seewald, 91437 Erbendorf***

Lautstärke

Betrifft: Blitz-Licht, „V 300 von Minitrix mit Sound“, Heft 1/2009

Der Sound ist ja wirklich gut, aber Gehörschutz kann man da schon empfehlen. Nachdem ich gehört hatte, dass das Decoder-Soundmodul von Uhlenbrock/Dietz sein soll, habe ich mich auf deren Webseite umgeschaut und auch ein Decoder-Soundmodul gefunden, welches dem der V 300 entspricht. Die Firma Uhlenbrock gibt dankenswerterweise die Einstellmöglichkeiten für ihre Module an. So konnte ich dann lesen, dass die Lautstärke mit der CV (Configurations-Variablen) 902 eingestellt werden kann. Die Werte liegen zwischen 0 und 255. Minitrix hat den Wert 255 voreingestellt. Ich habe den Wert auf 200 zurückgenommen. Der Sound ist nun immer noch kräftig und gut, aber leiser! Es wird kein anderes meiner Soundfahrzeuge mehr übertönt. ***Bernd Heinrich, E-Mail***

Mini-Markt

Betrifft: Güterbahnhof, Heft 1/2009

Den großen Mini-Markt finde ich sehr gut. Wünschenswert wäre eine eigene Rubrik für Schmalspur beziehungsweise H0m/H0e/H0f. Auch eine größere Liste für Termine würde mich freuen. ***Scott Mayfield, E-Mail***

Inspirationsquelle

Betrifft: „Stadt, Land, Industrie“, MODELLBAHN-Träume 2/2008

Schon das Sonderheft der französischen Modellbahnzeitschrift Le Train zu Soumagnac kannte ich. Da mein Französisch aber leider nicht so glänzend ist, bin ich froh, dass es jetzt zu dieser tollen Anlage auch ein Heft in Deutsch gibt. Dominique Buraud ist für mich ein absoluter Künstler, und seine Anlage und Tipps sind für jeden Modellbahner eine Quelle der Inspiration, selbst wenn man nicht frankophil ist. Ein Blick über den Tellerrand beziehungsweise den Rhein lohnt sich auch für deutsche Hobbykollegen, denn das Niveau des Bauens und das Angebot gerade an Kleinserien ist in Frankreich sehr hoch. Viele Dinge lassen sich ohne Probleme auch auf Anlagen nach deutschem Vorbild einsetzen. Vielleicht keimt ja bei dem einen oder anderen dann sogar die Idee einer Anlage mit deutsch-französischen Motiven wie bei mir. ***Udo Schneider, 63454 Hanau***

Mehr verdient

Betrifft: „Der Reko-Bulle“, Heft 11/2008

Mit Spannung habe ich auf das Heft 11 gewartet. Der Grund war die Vorstellung der BR 58.30 von Gützold. Aber wie war ich enttäuscht! Statt ein paar Detailaufnahmen nur ein Bild über die Doppelseite. Ein wenig mehr hätte dieses hervorragende Lokmodell mit funktionierendem Innentriebwerk doch verdient. Ich habe mir das Modell in Hof besorgt und bin begeistert. Da ich noch das Vorbild im Betriebseinsatz kenne, kann ich nur sagen: Hervorragend. Ein fehlendes Teil im Zurüstsatz wurde mir von Gützold umgehend zugesandt. Das ist Kundendienst. ***Gerhard Hattwich, 88279 Amtzell***

Anmerkung der Redaktion: Doubletten wollten wir denn doch tunlichst vermeiden. Etliche Detailaufnahmen des schönen Modells zeigen wir in derselben Ausgabe auf den Seiten 48 und 49 unter der Schlagzeile „Herausgeputzt“.

4010.008 beim Abschied der Baureihe von der Franz-Josefs-Bahn in Kritzendorf, Anfang März 2006.

Weil sie von Beginn an die zweite Klasse besaßen, kamen sie nie zu TEE-Ehren. Legenden wurden die ÖBB-4010 dennoch.

Servus TRANSALPIN

Mit dem Beginn der neuen Fahrplanperiode am 14. Dezember 2008 endeten die planmäßigen Einsätze der ET-Triebzüge 4010 bei den ÖBB! Bis zum Jahresende gab es noch Entlastungszüge im Rahmen des Weihnachtsverkehrs zwischen Wien und Villach. Damit kam nun nach rund 43 Jahren das endgültige Aus für die formschönen und bei den Fahrgästen beliebten Zuggarnituren.

Am 1. Juni 1958 führten die ÖBB zwischen Wien und Zürich mit dem TS 13/12 einen neuen Triebwagen-Schnellzug mit dem Namen „Transalpin" ein. Er wurde mit vier Einheiten der Reihe 4130, einer aus der Nahverkehrs-(Schnellbahn-)-Triebwagenreihe 4030 abgeleiteten, vierteiligen Version mit erhöhter Antriebsleistung (1250 kW) und Geschwindigkeit (120 km/h), betrieben. Die 4130 erwiesen sich jedoch bald in punkto Leistung und Komfort als unzureichend. Die Firma Simmering-Graz-Pauker AG (SGP) entwickelte daher ab 1962/63 gemeinsam mit den Firmen BBC, AEG, Elin, Siemens sowie den ÖBB das Projekt „Transalpin II", eine aus Triebkopf, drei Mittel-, einem Speise- und einem Steuerwagen bestehende Garnitur mit zahlreichen technischen Neuerungen, einer Leistung von 2500 kW und einer Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h.

Die ersten drei ausgelieferten Triebzüge mit der Reihenbezeichnung 4010.01 bis 03 wurden ab dem Sommerfahrplan 1965 in dem inzwischen bis Basel ausgedehnten Lauf des „Transalpin" eingesetzt und zählten mit ihrer Eleganz und dem bis dato unerreichten Komfort sofort zu den Spitzenzügen Europas. Bis Ende 1978 wurden insgesamt 29 dieser bewährten Triebzüge in mehreren Baulosen ausgeliefert und im Fernreiseverkehr nach Deutschland, in die Schweiz sowie auch bei den Städteschnellverbindungen innerhalb Österreichs eingesetzt. Ab 1990 wurden die 4010 im Rahmen von Hauptausbesserungen modernisiert und erhielten auch eine neue Farbgebung in Verkehrsrot, Grauweiß und Umbragrau, anstelle der bisherigen Lackierung in Saphirblau und Elfenbein.

Ab Mai 2001 erfolgten die ersten Ausmusterungen: 4010.012 und 014; es folgten 4010.022, 023, 026, 003, 005, 015, und andere. Von den insgesamt 29 Garnituren waren am 1. Januar 2008 noch folgende 4010 im Betrieb der ÖBB: 4010.001, 007, 008, 009, 013, 016, 019, 029. Betriebsfähig und im Einsatz waren zuletzt noch 4010.001, 008, 009, 016. Die Zukunft der verbliebenen Triebzüge ist derzeit völlig ungewiss. Es liegen Kaufanfragen vor, die ÖBB haben sich bisher jedoch noch nicht dazu geäußert. *Eduard Saßmann/al*



Foto: ÖBB/Slg. Saßmann

1986, vor der Kulisse des Klosters Melk: Ein 4010 verkehrt noch im ursprünglichen Farbkleid.

Die Rhätische Bahn verschrottete eines ihrer Krokodile. Die zuletzt blaue Ge 6/6 I 412 landete nach Organentnahme beim Alteisen.

Bedrohte Art

In den Jahren 1921 bis 1929 lieferten SLM und BBC 15 Lokomotiven mit der Achsfolge C'C' an die Rhätische Bahn (RhB). Die offizielle Bezeichnung lautete Ge 6/6, inoffiziell kennt man sie als Krokodile. Diese Loks mit dem markanten Stangenantrieb prägten fortan das Bild der RhB-Stammnetz-Linien. Die Nummer 412 wurde 1925 in Betrieb gesetzt.

1946 wollte man die Bedienung der Krokodile vereinfachen und als erste und einzige Lokomotive erhielt die 412 einen Servomotor zum Stufenschalter. Die anderen behielten das vertikale Handrad, zu bewundern bei den beiden noch in Betrieb stehenden Nummern 414 und 415.

2004 machte man sich bei der RhB Gedanken, was man zum Jubiläum „75 Jahre Glacier-Express" im Jahr 2005 Besonderes präsentieren könnte. So erhielt die 412 ihr blaues Farbkleid unter materieller Mithilfe der beiden Modellbahnfirmen LGB und Bemo. Entsetzen und Begeisterung hielten sich in der Eisenbahnszene die Waage. Aber fortan wurde immer wieder das „Blaue Krokodil" vor dem Salonwagenzug „Alpine Classic Pullmann Express" verlangt.

Anfang 2008 erfreute man sich noch an den letzten Fahrten der 412. Im März wurde sie nach Landquart überführt. Es stellte sich heraus, dass sie einen Riss am Zapfen der Antriebswelle aufwies. Sie wurde dann im berühmten Hauptwerkstatt-Park abgestellt.

Das Konzept der RhB sah schon seit längerer Zeit vor, nur noch zwei Ge 6/6 I in Betrieb zu behalten. So kam dieser kleine Defekt gerade recht und vereinfachte die Entscheidung, die dritte im Bunde auszumustern. Im November wurden dann einige wichtige Komponenten ausgebaut und als Ersatzteile für die beiden Übriggebliebenen eingelagert. Das offizielle Ausmusterungsdatum lautet 18. November 2008.

Allgemein herrscht Unverständnis über dieses traurige Ende der blauen Lok. Sicher hätte sich irgendwo ein Sockel für eine Denkmallokomotive gefunden. Interessenten waren vorhanden! *bw/al*



Premiere in Blau am 5. Juni 2005, links steht die Schwestermaschine 414.



Foto: Keller

Der entkernte Rest eines Krokodils. Kein schöner Anblick für einen Eisenbahnfreund.



Die ausgeschlachteten Vorbauten wurden auf einem Flachwagen zur Verschrottung gebracht.

Stuls, 8. Dezember 2004: Ge 6/6 412 überführt die Dampflok G 3/4 11 nach Samedan.



Fotos (3): Willen



Foto: Waltking/Sammlung van der Gragt

Im Jahr 1957 biegt Motorwagen 19502 aus Weingarten kommend am Frauentorplatz um die Ecke.

Der Zug des Sperbers von Oberschwaben...

● Der Sperber gehört eigentlich nicht zu den Zugvögeln. Aber Ausnahmen bestätigen wie immer die Regel: Die Rede ist von einem niederländischen Schmalspurtriebzug, der den Namen „Sperwer" trägt und eine bewegte Vergangenheit auf drei verschiedenen Spurweiten besitzt. Der „Sperwer" ist heute betriebsfähig und gehört zur Sammlung der Museumsbahn RTM. Seine Reise begann vor über 50 Jahren bei der Straßenbahn Ravensburg – Weingarten – Baienfurt, auf der die damalige DB den Betrieb führte. Zur Modernisierung des Fahrzeugparks auf der 6,8 Kilometer langen, meterspurigen Strecke kaufte die DB 1955 zwei vierachsige, von Düwag gebaute Großraum-Tw für Oberleitungsbetrieb. Lange währte ihr Einsatz nicht, denn am 13. Februar 1959 wurde der Betrieb auf dem Abschnitt Ravensburg – Weingarten eingestellt und schon vier Monate später folgte die Reststrecke nach Baienfurt. Anschließend wurden die Fahrzeuge zum Verkauf angeboten.

Auf einem Nordseedamm in den Niederlanden fährt eine kleine Museumsbahn. Ein alter Straßenbahntriebwagen aus Deutschland ist eine der Hauptattraktionen.

Sperber-Nest



In einer touristisch attraktiven und stark frequentierten Region liegt die Museumsbahn.

Dort, wo man eine Museumsbahn am wenigsten erwarten würde, auf einem Damm, der zwei Inseln in der Nordsee verbindet, gibt es seit 1989 die Museumsbahn RTM Ouddorp in den Niederlanden.

Sie hat sich die Aufgabe gestellt, an den Betrieb der ehemaligen Rotterdamsche Tramweg-Maatschappij (RTM) zu erinnern. Die heutige Museumsbahn besitzt eine große Anzahl von Originalfahrzeugen; die befahrene Strecke De Punt – Middelplaat Haven (Brouwersdam) ist jedoch vollständig neu.

Die ursprüngliche RTM wurde 1878 mit dem Zweck gegründet, in der Stadt Rotterdam

eine regelspurige (1435 Millimeter) Pferdestraßenbahn zu betreiben. 1898 wurde jedoch auch eine dampfbetriebene Überlandlinie eröffnet, welche die Spurweite von 1067 mm (Kapspur) aufwies. Das Schmalspurnetz konnte rasch erweitert werden, weil sich die Nachfrage sehr positiv entwickelte. Die RTM konzentrierte sich auf die schmalspurigen Strecken und trennte sich nach und nach von ihrer Pferdestraßenbahn. Bis zum Ersten Weltkrieg entstand ein umfangreiches Schmalspurnetz. Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs ging der Wiederaufbau des RTM-Netzes rasch vonstatten; von Bahnen, deren Betrieb nicht mehr aufgenommen wurde, konnte die RTM noch viele Fahrzeuge übernehmen. Gravierend waren die Schäden, die im Februar 1953 entstanden, als weite Teile des Südwestens der Niederlande von einer Sturmflutkatastrophe heimgesucht wurden. Viele Strecken waren derart zerstört, dass ein Wiederaufbau nicht mehr erfolgte; Omnibusse und Lastwagen übernahmen den Verkehr. Nur zwischen Rotterdam und der Insel Voorne/Putten wurde der Schienenverkehr beibehalten und modernisiert. Die letzten Dampfloks kamen 1963 aufs Abstellgleis, während vor allem Dieseltriebwagen den Personenverkehr bewältigten.



Fotos (2): Korthof

Sieht aus wie eine Straßenbahn: Die Diesellok MD 1805 „Meeuw" (Möwe).



Mehrere Dampfloks, darunter auch die 54 (1916, gebaut von O&K) gehören zum RTM-Bestand.

Weil die moderne Stadt Rotterdam den RTM-Betrieb zunehmend als Verkehrshindernis betrachtete und den Bau einer U-Bahn in die südlichen Viertel plante, musste die Kleinbahn 1965 verschwinden. Eisenbahnfreunde hatten inzwischen Initiativen entwickelt, das Rollmaterial der RTM der Nachwelt zu erhalten. Privatpersonen kauften eine Vielzahl von Fahrzeugen, darunter die drei letzten Dampflokomotiven, zwei Dieselloks und drei Triebwagen. Nur der neueste Triebzug der RTM konnte nicht erworben werden; er wurde an die Zillertalbahn verkauft.

Die Fahrzeugbesitzer gründeten eine Arbeitsgruppe, die sich mit dem Schutz und der Aufarbeitung der Fahrzeuge befasste. Der anfängliche Museumsbetrieb in Hellevoetsluis hatte jedoch mangels Interesses und Mitwirkung der Gemeinde keine Perspektive, weshalb die Museums-RTM 1989 auf die Insel Goeree-Overflakkee übersiedelte, wo auf dem Grevelingen-Abschlussdamm eine sechs Kilometer lange Neubaustrecke verlegt wurde. In der Nähe des Dorfes Ouddorp entstand ein Betriebshof mit Abstellgleisen und einer großen Fahrzeughalle.

Zwischenzeitlich kehrten auch die drei zunächst in Zaandam und später in Hoorn verbliebenen Dampfloks zurück. Sie wurden nach einer in Eigenregie erfolgten Hauptuntersuchung wieder in Betrieb genommen und erhalten nach →

... über die Niederlande...

● Am 14. November 1959 ereignete sich bei der RTM ein schwerer Unfall: Der Dieseltriebwagen MABD 1801 „Sperwer" stieß mit einem LKW zusammen und erlitt Totalschaden. Da es kurz zuvor zwei anderen Triebwagen auf ähnliche Weise an den Kragen gegangen war, herrschte Triebfahrzeugmangel. Kreative Geister schmiedeten Pläne, die beiden DB-Großraumtriebwagen aus Oberschwaben zu erwerben und für den Einsatz bei der RTM anzupassen. Das kleinere Problem war die Umspurung von 1000 auf 1067 Millimeter. Vielmehr ging es darum, ein Antriebskonzept für die Tw zu finden, damit sie auf den nichtelektrifizierten Strecken der RTM eingesetzt werden konnten. Es wurde ein Aggegratwagen entworfen, in dem ein V 12-Dieselmotor mit angeflanschtem Generator untergebracht wurde. Außerdem blieb noch Platz für 13 Fahrgäste sowie ein Gepäckabteil. Der Aggregatwagen erhielt gebrauchte Laufdrehgestelle und konnte sich nicht selbstständig bewegen. Erbaut wurde das neue Fahrzeug von der Firma Carosseriebouw Hoogeveen. Von den beiden Führerständen der Tw wurde je ein Führertisch entfernt; sie fanden Verwendung in den Führerständen des Aggregatwagens. Mit den beiden als EB 1701 und EB 1702 bezeichneten Triebwagen und dem Aggregatwagen MBD 1700 wurde nun der neue Triebzug „Sperwer" gebildet. Im Regelbetrieb lief der Aggregatwagen in Zugmitte. Der neue Triebzug wurde 1963 dem Betrieb übergeben. Leider kam der neue Sperber zu spät; die Stilllegung der RTM war inzwischen beschlossene Sache.

Der neue Triebzug mit Motorwagen (Mitte) beim ersten Niederlande-Aufenthalt am 6. November 1965.

Foto: Frits van der Gragt



Der Sperberzug führte von der Nordseeküste nach Tirol: Am 26. September 1970 steht der Zug in Jenbach.

... ins Zillertal...

● Der erst wenige Jahre zuvor in Betrieb genommene Sperwer-Zug war für den Museumsbetrieb noch zu jung und konnte an die Zillertalbahn (ZB) in Österreich verkauft werden. Der Triebzug musste erneut eine Umspurung erdulden und wurde für die 760-mm-Spur hergerichtet; ab 1970 war er im Planbetrieb zwischen Jenbach und Mayrhofen zu sehen. Nach kurzer Einsatzzeit zeigte sich, dass die Elektromotoren verschlissen waren. Die Zillertalbahn beschaffte Ersatzmotoren bei der Wiener Straßenbahn; 1971 wurden in die Triebwagen überdies schwerere Drehgestelle der Kölner Verkehrsbetriebe eingebaut. Das Ende des als VT1 eingesetzten Triebzuges schien gekommen, als er 1981 mit einem Einsatzfahrzeug der Feuerwehr zusammenstieß, wobei ein Triebwagenkopf zerstört wurde. Die Zillertalbahn konnte jedoch noch nicht auf den VT1 verzichten und ließ einen Ersatzkopf konstruieren. Später beschaffte Neubautriebwagen waren so störanfällig, dass der inzwischen in die Jahre gekommene ehemalige „Sperwer" immer weiterbetrieben wurde. Erst 1999 gab die ZB bekannt, sich vom VT 1 trennen zu wollen, was für niederländische Schmalspurfreunde der Anlass war, aktiv zu werden.

und nach neue Kessel. Als einzige Schmalspurdampfloks in den Niederlanden verfügen sie über eine Körting-Saugluftbremse. 1999 konnte der Triebzug „Sperwer" zurückerworben werden. Neuestes Projekt ist die betriebsfähige Aufarbeitung der dieselelektrischen Lok M 67. Diese Lok wurde nie modernisiert und zeigt sich noch immer in holzverkleidetem Gewand.

2007 wurde eine Streckenverlängerung nach Middelplaat Haven in Betrieb genommen; die Möglichkeit einer weiteren Verlängerung Richtung Haamstede wird geprüft. Einen Besuch ist die außergewöhnliche Bahn auf jeden Fall wert. *Rein Korthof/al*

Fahrzeuge des Museums RTM Ouddorp

Dampfloks:	Baujahr:
● 50 Cn2t, Henschel	1913
● 54 Ch2t, O&K	1916
● 56 Ch2t, O&K	1920
● 57 Ch2t, O&K	1920 (Leihgabe Eisenbahnmuseum Utrecht)
Dieselloks:	
● M 67	1949 Eigenbau RTM (Leihgabe Eisenbahnmuseum Utrecht)
● M 1651 Puttershoek	1951 Spoorijzer
● M 1653 Oud Beijerland	2004 (Umbau Museum RTM Ouddorp, ex „Molli").
● MD 1805 Meeuw	
Triebwagen:	
● MABD 1602, Reiger	1950 Eigenbau RTM
● MABD 1804, Kievit	1924 HAWA
● MBD 1700	1963 Hoogeveen
● EB 1701, Sperwer	1950 Düwag
● EB 1702	1950 Düwag

Weiter 16 vierachsige Personen- und 25 Güterwagen.

... zurück an die Nordseeküste

● Damit der Sperwer-Zug auf der Kapspur des RTM-Museums Ouddorp eingesetzt werden konnte, mussten die Radsätze wieder auf das Maß von 1067 mm gebracht werden. Das Laufwerk des Aggregatwagens wurde in eigener Werkstätte umgespurt, während die Drehgestelle der beiden Triebwagen bei der EVAG in Essen bearbeitet wurden. Der äußere Zustand der beiden Triebwagen zeigte sich erheblich besser als jener des Aggregatwagens, der zahlreiche verrostete Stellen aufwies. Überdies gab es in dessen Gepäckraum viele Beschädigungen der Holzvertäfelung, die in der ZB-Zeit durch das zigtausendfache Anstoßen von im Zug beförderten Skiern verursacht worden waren! Nachdem die Schäden ausgebessert worden und die Umspurung erfolgt waren, konnte der Zug Ende August 2001 elektrisch und mechanisch gekuppelt werden. Als nächstes Ziel gab es nun die Aufarbeitung der Inneneinrichtung, die bis Mitte 2002 weitgehend fertig war; im Sommer 2003 standen auch finanzielle Mittel zur Verfügung, den Außenanstrich wieder in die RTM-Orginalfarbgebung zurückzuversetzen, zu der auch die Abbildungen eines Sperbers gehörten. Seitdem wird der bemerkenswerte Zug regelmäßig eingesetzt.



Am 27. August 2003 genießt der Sperber wieder frische Nordsee-Luft. Noch ziert ihn sein Zillertal-Gefieder.

Fotos (2): Frits van der Gragt



Schmalspur in Russland

P. Kashin u.a.: Russian Narrow-Gauge Diesel and Electric Locomotives, Band 1 und 2. Zheleznodorozhnoe Delo, Moskau 2003. Bd. 1: 416 S., 272 Sw-Abb., Bd. 2: 252 S., 264 Sw-Abb.; Preis (2 Bände): 30 Euro + Versand aus Russland.

■ Russland ist eigentlich als Land mit Breitspurbahnen bekannt. Wie vielfältig der Betrieb auf schmaler Spur war und ist, kann man bereits nach dem Durchblättern der beiden Bände erahnen. Zweisprachig in kyrillischer Schrift (Russisch) und in Englisch werden Diesel- und E-Loks in Text, einem Bild und einer Zeichnung, bei vielen Fahrzeugen sogar mit einer Schnittzeichnung, vorgestellt. Die Bandbreite reicht von den urigen zweiachsigen $M^{ug}/2$ bis zur 3280 PS starken Doppellok TG 16. Der Modellbahner kann aus den Büchern viele Ideen zum Selbstbau von Schmalspurloks und Triebwagen sowie für Industriebahnloks ziehen. Vertrieben werden die Bücher über den Verlag Zheleznodorozhnoe Delo, P.O. Box 14, 125371 Moskau, Info: www.semaphore.ru. *yo*

● ***Fazit: Für Schmalspurbahnfreunde***

Reparatur-Prosa

Ulrich Lieb: Jetzt helfe ich mir selbst. Transpress, Stuttgart 2008. ISBN 978-3-613-71349-9, 150 Seiten, 153 Farbabbildungen; Preis: 19,95 Euro.



■ Mit gleich vier Untertiteln wartet das neue, als Ratgeber gedachte Buch von Ulrich Lieb auf: Modellbahn-Lokomotiven; Pflegen, warten und erhalten; die wichtigsten Arbeiten; Alles über Technik, Wartung und Pflege. Von allem schreibt der Autor und verwendet dabei häufig die Ich-Form, obwohl beim Thema Verallgemeinerungen angebrachter wären. Es ist nicht so, dass etwas Wichtiges fehlen würde, nur verbraucht der Autor hier und da seitenweise Prosa, wo es knappe Aussagen, besser noch Übersichten tun würden. Gewagt ist das Unterfangen, da man natürlich nicht den gesamten Modell-Lokomotivmarkt abhandeln kann. Schade sind viele, zu viele unscharfe Fotos. *hb*

● ***Fazit: Viel Brauchbares, leider kein Handbuch***

Die Quadratur des Kreises

Ralf Behrens: Geschichten mit Inge ihr´n Mann. Verlag am Park, Berlin 2006. ISBN 978-3-89793-128-2, 204 Seiten, 1 Sw-Abb.; Preis: 12,90 Euro.



■ In bester Kishon-Tradition kämpft Inge ihr Mann seinen immerwährenden Kampf mit den Tücken mal des subjektiven Objekts, mal des objektiven Subjekts. Sicher, man kann nicht immer gewinnen, aber doch wenigstens stets triumphal verlieren. Und so entdeckt Ralf Behrens nicht nur den Unterschied zwischen gequälter, nach Anerkennung lechzender Kreatur hier und dem starken, nämlich weiblichen, Geschlecht dort, sondern tritt auch noch auf höchst amüsante Art den Beweis dafür an, dass ein Ingenieurwissenschaftler sogar das Zeug zum geschliffenen Satiriker haben kann. Und so laufen Autor und Protagonist vereint zur Höchstform auf beim Wunsch der besten Ehefrau nach einem N-Schienenkreis auf der Anrichte. *hc*

● ***Fazit: Vorsicht, Satire!***

Linksseitige Betrachtungen

Hendrik Speek: Mit der Dampfeisenbahn durch das mittlere Anhalt. Verlag Dirk Endisch, Korntal-Münchingen 2007. ISBN 978-3-936893-46-5, 94 Seiten, 52 Sw-Abb.; Preis: 15,00 Euro.

■ Zwischen Bode, Wipper, Saale und Elbe hat der Autor seine Schichten als Lokheizer buchstäblich erfahren. In zehn lesenswerten und gut bebilderten Kapiteln fasst der gebürtige Schönebecker, der 1984 in der Einsatzstelle Staßfurt seinen Dienst als Lokheizer antrat, seine Erinnerungen zusammen. Auf Maschinen der Baureihe 41 und auf Reko-50 schaufelte Hendrik Speek Kohlen, ehe er nach dem endgültigen Ende der Dampflokära als Heizer auf der Traditionslok 651049 fuhr. Wer Spektakuläres erwartet, wird hier nicht bedient. Es sind die leisen Töne, die umso mehr beeindrucken, nachdenklich machen. *hc*

● ***Fazit: Geschichten aus der Welt der Arbeit***





Außerdem erschienen

Mehrgängiges Menue mit Nachtisch

Otto Humbach: Spezialitäten der Bundesbahn. Verlagsgruppe Bahn, Miba-Verlag, Nürnberg 2008. ISBN 978-3-89610-255-3, 128 Seiten, 101 Sw-, 183 Farbabbildungen; Preis: Euro 15,00.

Die einzigartige H0-Modellbahnanlage des Autors bildet die stimmungsvolle Bühne für den mit historischen Vorbildfotos garnierten Auftritt der 1:87-Miniaturen, welche die frühen Jahre der Deutschen Bundesbahn aufleben lassen. Den Modelleinsatz begleiten ausführliche Baureihen-Informationen.

• **Rares und Typisches, perfekt inszeniert**

Andere Länder, andere Tickets

Gordon Fairchild: Fahrkarten der Welt. Barteld-Verlag, Berga/Elster 2008. ISBN 978-3-935961-12-7, 208 Seiten, 6 Sw-, 1169 Farbabbildungen; Preis: Euro 47,00.

Über Jahrzehnte hat der Autor Fahrscheine aus aller Herren Länder zusammengetragen, Hintergründe recherchiert und manch Erstaunliches zu den nicht selten höchst individuell gestalteten Billetts herausgefunden. Der farbenprächtige Band vermehrt globales Wissen auf unterhaltsame Weise.

• **Weltreise der ganz besonderen Art**

BASTELTIPPS

Stelzenbein

Miniaturfiguren können mit Hilfe eines einfach herzustellenden Fußes ausgetauscht werden.

Jede realistische Modellbahn wird bereichert durch Miniaturfiguren. Bei der perfekten Aufstellung der vielfältig angebotenen Figuren und Gegenstände stört oft das lästige Aufkleben auf die Modellbahnplatte oder der optische Eindruck angebrachter Fußplatten. Verwendet man jedoch an der Figur einen aufgeklebten Stelzfuß in Form einer Ader-Endhülse aus dem Elektrobereich, kann diesen Nachteilen abgeholfen werden. Man besorgt sich im Baumarkt Ader-Endhülsen für Ein-Millimeter-Kabel mit 1,8 Millimetern Durchmesser. Diese werden auf einer Modellierplatte (siehe Bild 1) in vorgefertigte Bohrlöcher von zwei Millimetern Durchmesser eingesteckt und mit herkömmlicher Modellierspachtelmasse (zum Beispiel von Faller oder Noch) am Kragen verschlossen. Anschließend klebt man die Figuren an geeigneter Stelle mit Sekundenkleber oder einem anderen geeigneten Klebstoff an die Hülse. Am Ort der gewünschten Aufstellung des Teils oder der Miniaturfigur bohrt man ein zwei Millimeter großes Loch in die Anlage. Das Teil wird nun eingesetzt, ohne sichtbare Fußplatte und auswechselbar (Bild 2). Falls eine Figur abbricht, kann man diese einfach und ohne sichtbare Spuren erneuern. Dasselbe Verfahren ist auch zum Aufstellen auswechselbarer Bäume anwendbar. Je nach Bedarf gibt es auch Aderhülsen mit größerem Durchmesser.

Raimund Haas



Auf der Modellierplatte werden Figuren und Bäume zum Ankleben an die Hülsen vorbereitet.



Ob Figuren, Kleinfahrzeuge, Bäume oder Tiere, die Anwendungen der Endhülsen sind vielfältig.

Fotos (2): Haas



Gutes Geld für Ihren Tipp

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Bankverbindung und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.

Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps
Biberacher Str. 94
88339 Bad Waldsee
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Führerhaus-Kosmetik

Gützolds 58.30 wird mit ein paar kleinen Kniffen und Federstrichen noch detailgetreuer.

Von Anfang an störten mich an dem sonst wunderschönen Modell der Baureihe 58.30 von Gützold die reflektierenden Kanten an den Führerhausseitenfenstern und den Windabweisern. Nur wenige Handgriffe genügen, und diese Eindrücke verschwinden: Mit einem Fineliner habe ich vorsichtig einen dünnen Strich entlang des Fensterrahmens aufgetragen. Die Kanten der Windabweiser kann man auch mit Mattlack schwärzen. Einmal in der Hand, habe ich bei dieser Gelegenheit auch die Owalas (Oberwagenlaternen) im entsprechenden Halterahmen unter dem Führerhaus verbessert. Nach diesen kleinen Eingriffen reiht sich auch das Führerhaus in den perfekten Gesamteindruck der Maschine ein.

Peter Hauswald



Davor: Allzuviel Plastik verrät die Ausführung der Windabweiser.



Danach: Weniger Glanz und neue Owalas verbessern die 58.30.

Fotos (2): Hauswald

Modell Eisen Bahner

Hinter der Überschrift finden Sie die Heftnummer und die Seitenzahl (Beispiel: 9/26 = Heft 9, Seite 26).

Jahres-Inhaltsverzeichnis 2008

VORBILD

Titelthema

Im Fokus

Drehscheibe

Geschichte und Geschichten

Jahres-Inhaltsverzeichnis 2008



Jahres-Inhaltsverzeichnis 2005



Modellbahn-ABC



Situation am Bahnübergang: Rohrleitungen unterqueren die Straße, verhindern Rückstau.

Splittdrainage, wo rangiert wird: Die einmündende Nebenbahn fungiert als Ausziehgleis.



Starke Regenfälle können beim großen Vorbild schwere Schäden anrichten. Modelleisenbahner sollten diese Tatsache im Hinterkopf behalten.

E wie Entwässerung

Vor allem Einsteiger vergessen oftmals neben Gleis oder Straße jene in der Realität unverzichtbaren Drainage-Einrichtungen. Im Folgenden schildern wir einige Möglichkeiten ihrer Modellumsetzung. Um Unterspülungen zu vermeiden, muss das Regenwasser überall problemlos abfließen können. Was an Gebäuden die Dachrinnen übernehmen, besorgen neben Gleis oder Straße die Entwässerungsgräben samt deren Abflüssen und Durchlässen.

Je nach Bauprinzip der Anlage gestaltet sich die Nachbildung derselben mehr oder minder einfach. Bei offener Rahmenbauweise sieht man neben den Trassenbrettern einfach im Fliegendrahtgewebe eine Kuhle vor. Die simpelste Möglichkeit bietet in diesem Fall vielleicht jene noch relativ junge Bautechnik, die Landschaftsformen aus massivem Hartschaum herauszuarbeiten: Mittels entsprechend gebogener Heißdraht-Schlaufe wird hier einfach der Graben herausgeschält.

Bei der guten alten Plattenbauweise gibt es hingegen zwei Varianten der Umsetzung: Entweder füttert man die gesamte Platte mit einer Lage Hartschaum oder Styropor auf oder man sägt Aussparungen für die Gräben direkt in die Holzplatte, welche dann freilich von unten her zur Wahrung der Stabilität wieder mit einem aufgeleimten breiteren Sperrholzstreifen verschlossen werden müssen.

Wichtig ist es auch, an Kreuzungen zweier Verkehrswege respektive an Senken im Gelände Wasserdurchlässe oder sogar Abflüsse in die Kanalisation vorzusehen, damit sich selbst bei fiktivem Starkregen nichts stauen kann... Trinkhalme oder feine Schläuche fungieren als Rohr-Imitationen. Im Bahnhofsbereich findet man hingegen zumeist eine geschlossene Drainage bestehend aus feinem Splittmaterial zwischen den Gleisen, damit der Rangierer nicht über Gräben steigen muss.

Wir können letztlich eigentlich nur jedermann empfehlen, sich in der Realität mit offenen Augen umzusehen. Man wird erstaunt sein, welche vielfältigen Lösungen der Entwässerung dort doch zu finden sind! Realistische Gräben, Gullys und Durchlässe bestechen als durchaus individuelle Details, die nicht nur eine Modelllandschaft glaubhafter erscheinen lassen, sondern vor allem auch den Charakter einer gewählten Vorbildsituation landstrichtypisch widerspiegeln. Doch neben den künstlich angelegten Gräben sollten beim Landschaftsbau selbstverständlich auch natürlich entstandene Auswaschungen Beachtung finden.

Michael Robert Gauß

Keine Unterführung für Getier, sondern ebenfalls ein kleiner Durchlass für Wasser entsteht hier aus Gips in Baugröße N.



Fotos: M. R. Gauß

Durchbrochenes 1:43-Superdetail: Drainage-Gully am Straßenrand.





Wie von selbst verteilt sich die verdünnte Farbe gleichmäßig in den Lüftergravuren.



Die Kanten der Lüfterlamellen werden nach Antrocknung der Mattfarbe sorfältig gesäubert.



Optische Tiefe dank dunkler Chassis-Einfärbung im Bereich der Maschinenraumfenster. Ein helleres Grau wertet die Führerstände auf.

Winterszenen auf einer Modellbahnanlage faszinieren immer wieder. Allerdings benötigen schön gestaltete Anlagen auch entsprechend aufbereitete Fahrzeugmodelle, soll sich ein glaubhaftes Gesamtbild ergeben.

Grundsätzlich darf man Fahrzeugen, die für den Anlagenbetrieb vorgesehen sind, ein wenig Betriebspatina spendieren. Dies erfolgt mit Farben, wie es schon vielfach im MODELLEISENBAHNER beschrieben worden ist. Sollen die Fahrzeuge zusätzlich mit künstlichem Schnee bedeckt werden, benötigen nur die Seitenwände sowie Teilbereiche des Fahrwerks eine Alterung. Unabhängig davon können die Modelle durch gezielte kleine Nachlackierungen zusätzliche optische Verbesserungen erhalten. In diesem Fall ist das gleichmäßig hellgrau gehaltene Metallchassis der Gützold-Lok im Bereich der Maschinenraumfenster mit einem dunklen Mittelgrau übermalt worden. So erhielt der Maschinenraum optische Tiefenwirkung. Eine Lok-



Fotos: Tiedtke

Trommelwirbel

Lok- und Wagenmodelle können erst durch die Imitation von Schneespuren am Fahrzeug auf einer Winteranlage überzeugen. Recht schnell gelangt man zu guten Ergebnissen.



Vorheriges Studium von Vorbildfotos sei vor der Modell-Bearbeitung mit dem auf Porzellin basierenden Gemisch angeraten!



Neujahrstag 1979: Wirbelte unsere Taigatrommel vor wenigen Minuten noch Schneemassen auf, ist sie nun offenbar steckengeblieben.

führerfigur belebt den zuvor nackten Führerstand, die Armaturen nebst Sitzfläche sind durch Farben betont worden.

Die Lüftervertiefungen hebt man in der Regel mit einer mattschwarzen Lasur hervor. Dazu lässt man stark verdünnte Farbe in die Gravuren rinnen, wo sie sich von selbst gleichmäßig verteilt. Damit die Farbe nicht wieder aus den Ritzen herausfließt, bleibt das Modell bis zu deren Antrocknung auf der Seite liegen. Die Kantenoberflächen reinigt man anschließend behutsam mit Wattestäbchen und Farbverdünnung.

Nun erhält unsere Lok ihren Schneeüberzug. Selbstverständlich taugt das Modell anschließend nicht mehr für sommerliche Szenen, denn bloßes Bestreuen mit Schneepulvern der Zubehörindustrie genügt leider nicht, um harten Wintereinsatz realistisch nachzustellen. In der Regel muss der an den Fahrzeugen haftende Schnee teilweise recht dick aufgetragen werden, was nur mittels einer Spachtelmasse gelingt, die letztlich auch auf der Fahrzeugoberfläche dauerhaft klebt.

Schneebedeckte Fahrzeuge bleiben Modell-Unikate

Als Basis dient in unserem Fall reinweißes Porzellin. Neben einem kleinen Wasseranteil werden größere Mengen wasserfesten Holzleims und weißer Abtönfarbe beigemischt. Sodann wird die recht dünnflüssig eingestellte Spachtelmasse mit einem Pinsel aufgebracht. Sie trocknet leicht transparent an. So kann man angetaute und erneut vereiste Schneeflächen bestens nachbilden sowie fließende Übergänge erzielen. Dicke Schneemengen trägt man mittels eines kleinen Spachtels auf und glättet gegebenenfalls mit einem nassen Pinsel sofort nach.

Beim Auftrag der Schneeimitation sind natürlich winterliche Vorbildfotos nicht nur hilfreich, ja sogar unabdingbar. Vor allem Fahrwerke, Pufferbohlen und Stirnfronten werden während der Tiefschnee-Fahrt unserer Taigatrommel von hochgewirbeltem Schnee voluminös bedeckt. Das Dach ist ohnehin verschneit. Bereiche einer Lok, wo Wärme entweicht, bleiben natürlich schneefrei.

Nach Abschluss der frostigen Arbeiten erfolgt eine Probefahrt, um die mechanischen Eigenschaften der Kurzkupplungen sowie der Drehgestelle zu testen. Verläuft diese zur Zufriedenheit, steht einem harten Wintereinsatz auf der Modellbahnanlage nichts mehr im Wege. *Markus Tiedtke/mrg*



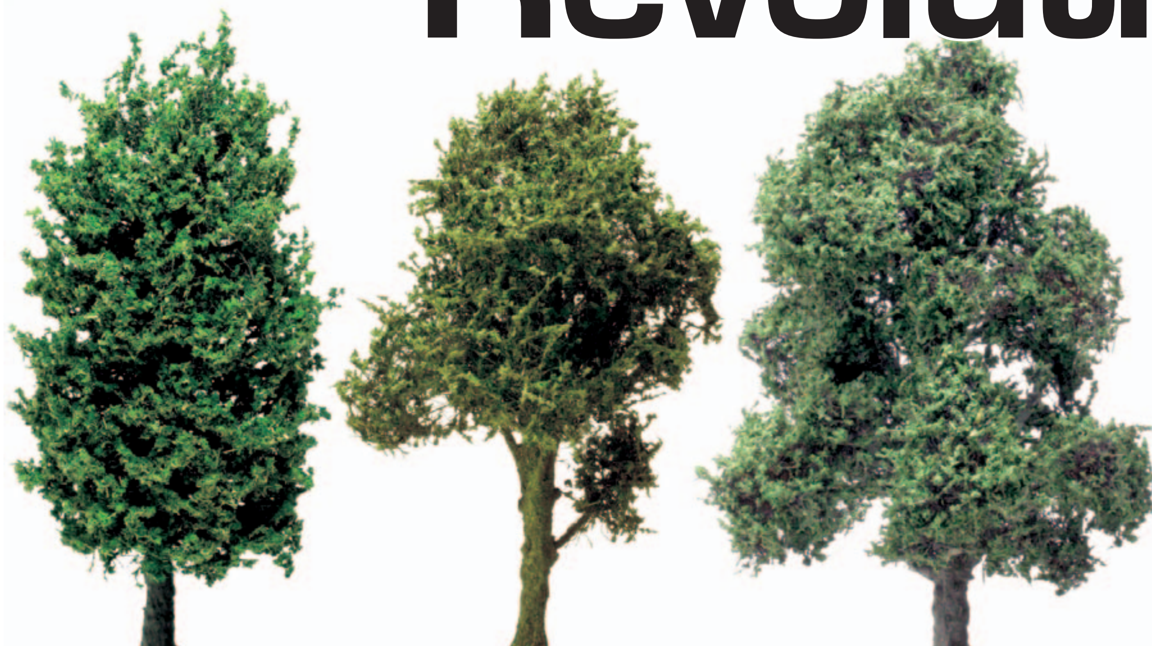
Artemanos-Modellbaumseminar, **Teil 2**

Exklusiv nur bei uns: Mit der perfekten Modellbaumenzyklopädie ist naturnaher Bewuchs der Miniaturwelten nicht länger Utopie.



Joshs Prinzip: „Gründlichkeit vor Schnelligkeit sichert Erfolg!"

Die grüne Revolution



Einfach-, Basis- und Künstlerbaum: Die Grenzen zwischen den Qualitätsstufen sind frei fließend.

Alle Qualitätsstufen zum Selbstbau der Artemanos-Modellbäume sind frei variierbar. So können etwa auf einem Einfachbaum sowohl handelsübliche Laubflocken als auch selbst erstelltes Laub verarbeitet werden.

Eher technikorientierte Modellbahner und -bahnerinnen dürften bereits mit diesen Einfachbäumen zufrieden sein, die sich ja immerhin deutlich von gekauften Serienbäumen unterscheiden.

Basisbäume können beispielsweise schon eine detaillierte Borkenspachtelung erhalten, wohingegen ihre Zweigspitzen noch mit Flockenmaterial bestückt sein können. Die Basisbäume bilden somit die Grundlage für einen möglichen Ausbau zur Spitzenklasse.

Wir werden gemeinsam in der Lage sein, alle erlernten Techniken miteinander zu verbinden und so von Fall zu Fall zu entscheiden, welche Qualität wir welchem unserer Bäume für welche Platzierung zugestehen wollen.

Da die Grenzen zwischen den Qualitätsstufen frei fließend sein sollen, bestimmen wir auch den Zeitaufwand für die Herstellung unserer Bäume individuell. So ist ein wirklich guter Einfachbaum gleichwohl schnell erstellt, ein Künstlerbaum in Ausstellungsqualität dagegen zeitaufwendig, ein Kunstwerk eben.

Ein Blick auf das abgebildete Baum-Trio oben macht die Unterschiede deutlich, zeigt aber auch, dass selbst Einfachbäume (im Bild 1. v. lks.) durchaus sehenswert sind. Dass alle Bäume durch elastische Konservierung haltbar gemacht werden, nicht verspröden oder gar brechen, somit Jahrzehnte überdauern, versteht sich von selbst.

Grundsätzlich werden alle zu fertigenden Modellbäume, ihre Vorbilder und auch die Pflanzen, aus denen unsere Miniaturen herzustellen sind, mit dem lateinischen, das heißt, mit dem präzisen botanischen Namen bezeichnet.

Warum? Ganz einfach: Viele Pflanzen und Bäume tragen regional höchst unterschiedliche Namen. Mit der botanisch korrekten Benennung werden Missverständnisse von vornherein ausgeschlossen, und jeder und jede werden mit Si-


Zartes Erwachen: Genaues Beobachten der Natur ist für die Modellgestaltung Grundvoraussetzung.

cherheit das richtige Material für den entsprechenden Modellbaum auswählen.

Versprochen: Die Herstellung unserer Modellbäume macht nicht nur richtig Spaß

Fast kostenlos: Modellbaumzucht mit Spaßfaktor

und zeitigt tolle Ergebnisse, sondern ist auch noch, abgesehen von der investierten Zeit, fast kostenlos. Was den Spaßfaktor natürlich erhöht.

Damit stellt sich fast automatisch die Frage, ob denn alle guten handelsüblichen Modellbäume zu teuer sind? Unsere Antwort ist eindeutig: Nein! Auch in den kommerziell gefertigten Modellbäumen steckt eine Menge (Hand-)Arbeit, die daran gemessen sogar recht preiswert sind. In der für die Vorbildtreue benötigten Menge sind sie freilich für das Gros der Modelleisenbahner und -bahnerinnen kaum erschwinglich. Selbst Dioramengestalter und auch Museen stoßen da recht schnell an ökonomische Grenzen.

Die Folge ist eben, dass Modellbahnanlagen fast durchgängig zu wenig Vegetation aufweisen. Das zu ändern, ist ein wesentlicher Sinn des Artemanos-Modellbaumseminars.

Und das setzt nicht notwendigerweise die ausschließliche komplette Eigenproduktion voraus. Denn gerade für größere Waldflächen, Parkanlagen und Modellbahnhintergrundbewuchs sind selbst einfache Handelsmodelle ein ausgezeichnetes Ausgangsmaterial. Mit ihm und den zu vermittelnden Techniken unseres Modellbaumseminars werden wir in die Lage versetzt, selbst einfachste Industrieprodukte aufzuwerten.

Nicht zu unterschätzen ist übrigens die unschlagbare Robustheit dieser Polystyrol- und Bürstenbäume, für Gebrauchsanlagen, an denen auch Kinder spielen, ein gewaltiger Vorteil!

Dass wir mit diesen Einfachprodukten der Zubehörindustrie keine absolut präzisen, baumartgemäßen Darstellungen verwirklichen können, ist zunächst hinzunehmen. Immerhin bieten diese Produkte eine willkommene Startmöglichkeit, schließlich soll →


Üppige Pracht: Der Frühsommer steht Pate für das satte Grün an diesem idyllischen Ort.

Auf einen Blick

- Bauanleitungen
- Laubherstellung
- Pflanzenmaterial
- Werkstoffe
- Spezialwerkzeug
- Arbeitstechniken
- Extratipps
- Forum

ja auch der bereits vorhandene Baumbestand nicht zum Wegwerfartikel werden.

Außerdem: Je mehr handelsübliche Baummodelle wir haben, weiterhin kaufen oder uns schenken lassen, desto mehr Modellbäume brauchen wir nicht von Grund auf zu konstruieren. So sind die einfachen und preiswerten Handelsmodelle, aber auch ihre Artgenossen aus dem mittleren Preissegment für uns so wertvoll wie Pionierpflanzen in der Natur.

Es liegt an uns, was wir modellbautechnisch daraus gewissermaßen züchten. Beispielhaft sei hier auf die Abbildung auf Seite 53 unten verwiesen. Sie zeigt unmissverständlich, was bei entsprechend detaillierter und gut begründeter Anleitung selbst bei höherem Arbeitstempo dank der hier fehlenden Konstruktionsaufgabe möglich ist: Ein durchaus sehenswertes Gestaltungsergebnis!

Systematik und methodische Gründlichkeit

Grundsätzlich aber gilt: Gründlichkeit vor Schnelligkeit sichert dauerhaft den Erfolg. Um dieses Prinzip auch praktisch umzusetzen, ist das Artemanos-Modellbaumseminar in Arbeitsbereiche eingeteilt, die durch farbige Vignetten (siehe Kasten) kenntlich gemacht werden.

Die Themen der einzelnen Arbeitsbereiche sind sorgfältig in eine bestimmte Reihenfolge gebracht, so dass immer alle Informationen vermittelt wurden, um die aktuellen Bauanleitungen auch umsetzen zu können. So ist ein methodisch sinnvoller und systematischer Modellbau gewährleistet.

Diese Systematik und methodische Gründlichkeit wird vielleicht dem einen oder der anderen übertrieben vorkommen, doch seien Sie versichert: Sie werden es noch zu schätzen wissen und den sich so einstel-

Herbstboten: Teilentlaubt, aber in festlichen Farben nimmt die Natur vom Sommer Abschied.

lenden sicheren Erfolg vorbehaltlos genießen können.

Damit nun aber nicht für jede Bauanleitung alles wiederholt werden muss, was schon erklärt wurde, wird es regelmäßige Rückverweise geben. Zur Orientierung ist das Modellbaumseminar in Abschnitte mit den verschiedenen Arbeitsbereichen – Bauanleitungen, Laubherstellung, Pflanzenmaterial, Werkstoffe, Spezialwerkzeug, Arbeitstechniken, Extratipps und Forum – gegliedert. Der MODELLEISENBAHNER wird so zur perfekten Modellbaumenzyklopädie, unserem ständigen Nachschlagewerk.

Bis zum nächsten Mal!

Josh/hc



Fotos: Joachim Schulz

Vorher, nachher: Auch aus einem handelsüblichen Modellbaum (lks.) lässt sich durchaus noch etwas züchten.

Traumfabrik

Was wäre passender auf einer Modellbahn als das Gebäude eines Modellbahnherstellers? Deshalb schufen die Menzendorffs sich ihr eigenes Märklin-Denkmal.

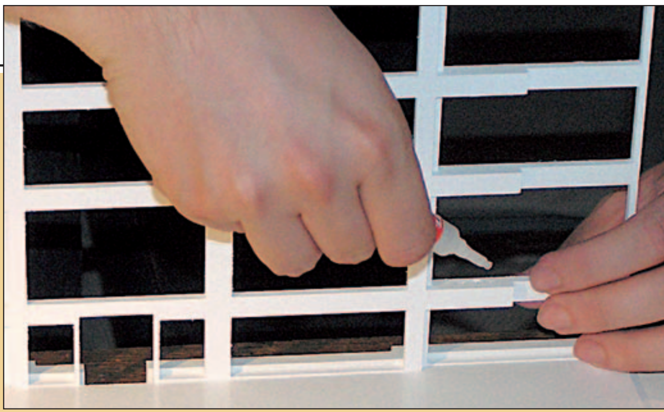


Das bekannte Göppinger Märklinwerk mit seiner markanten Fassade in der Stuttgarter Straße im Jahr 2002.

Immer wieder werden auf Modellbahnanlagen Gebäudemodelle für den hinteren Anlagenabschluss benötigt. Dabei ist man insbesondere beim Wunsch nach maßstäblichen Häusern meist auf Selbstbau angewiesen. Wenn schon Selbstbau, dann auch etwas ganz Besonderes lautete unsere Devise und so fiel die Wahl auf das Märklinwerk in Göppingen.

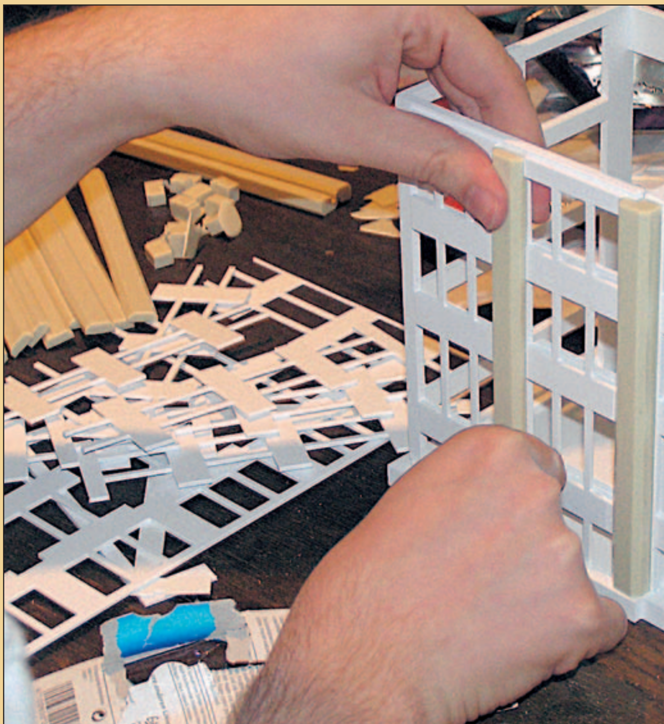
Wir, die Brüder Georg und Michael Menzendorff und unser Vater Bodo, sammeln seit etwa 1948 Märklin-HO-Modelleisenbahnen. Im Jahr 2002 entstand die Idee, das Herstellerwerk in der Stuttgarter Straße als Modell exakt im Maßstab 1:87 in unsere Anlage zu integrieren. Der Plan wurde vor dem Originalwerk in einem Schnellrestaurant auf der gegenüberliegenden Straßenseite beschlossen. Die Ansicht von der Straße wurde sogleich auf Dias gebannt. Der Beginn der Arbeiten verzögerte sich jedoch und erst jetzt, nachdem auch Johannes aus der dritten Generation Märklinkenner geworden war, wurde das Projekt realisiert. Zusätzliche Motivation war das anstehende Märklinjubiläum (150 Jahre) im Jahr 2009. Im Frühjahr 2008 begannen die umfangreichen Recherchen, Planungen und Vermessungen am Original. Die gewonnenen Daten wurden mit Hilfe eines 3D-CAD-Programmes in etwa 100 Arbeitsstunden am PC umgesetzt. Aus der räumlichen Ansicht wurden dann die einzelnen Fertigungseinheiten entnommen.

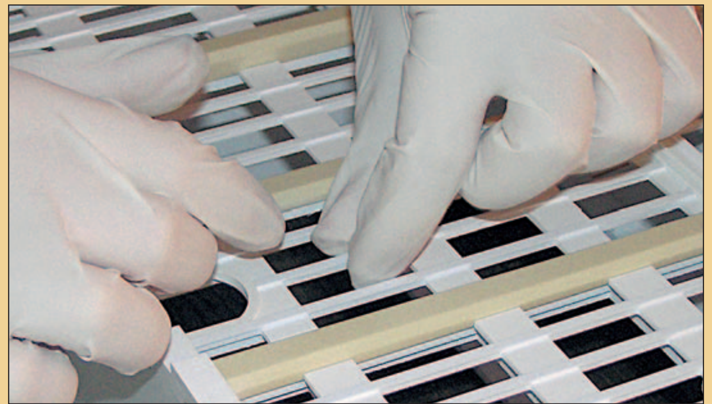
Die Wände und Dachsparren wurden in verschiedene Schichtungen zerlegt, wobei →



Die einzelnen gefrästen Gebäudeschichten werden überlappend mit Sekundenkleber verbunden. Das Rohmaterial für die Wände stammt aus dem Architekturmodellbau.

Zahlreiche weitere Wandteile liegen bereit und warten auf die Weiterverarbeitung, während bereits die ersten aus Resin gegossenen Lisenen angebracht werden können.





Die konfektionierten Streifen, aus Meterware geschnitten, werden zwischen die einzelnen Fensterreihen geklebt. Arbeitsgänge, die Geduld und Ruhe bei der Ausrichtung erfordern.

Die hellgraue Grundierfarbe wird mit der Airbrush-Pistole aufgetragen. Ihr folgt eine mattweiße Farbschicht. Die Basislackierung erfolgte zweckmäßigerweise im Rohbaustadium.

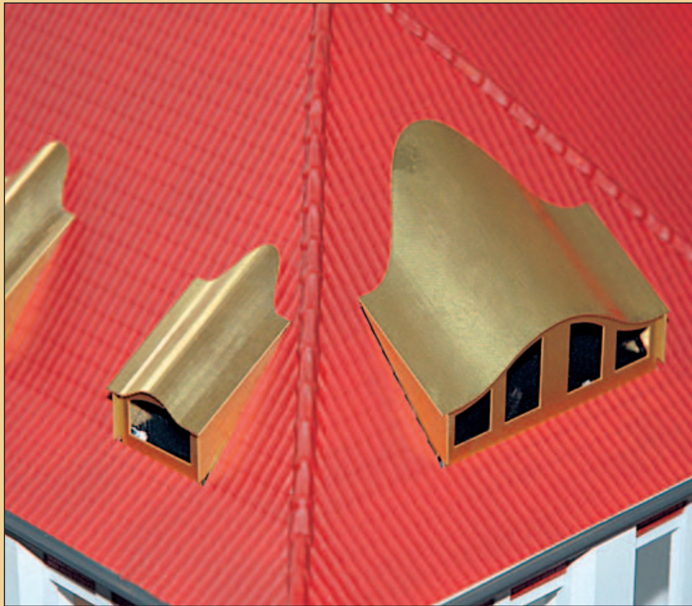




Das fertiggestellte Modell des Werkes: Allein seine Breite von über einem Meter beeindruckt. Hinterlegter schwarzer Karton verhindert ein Durchscheinen des Lichts.



Die wegen der höheren Feinheit geätzten Fensterrahmen aus Neusilber und die Plexiglasfenster werden von der Rückseite nacheinander ins weitgehend fertige Gebäude eingeklebt.



Damit die Welle in der Dachform der Gauben gut gebogen werden kann, sind parallele Nuten auf der Rückseite eingeätzt worden.

Die Firmeninschrift ist in einem Rahmen zusammengelötet. Die Buchstaben hängen alle an einem Steg zusammen.





Die aus Metall geätzten Zierlinien werden mit einem feinen Pinsel in grauer Acrylfarbe angelegt. Zu erkennen sind auch die am PC entstandenen Mauerteile.



Das aus vielen Teilen zusammengebaute Türmchen mit dem vergoldeten Geländer: Sein Dach wurde aus acht Messingplättchen zusammengesteckt.

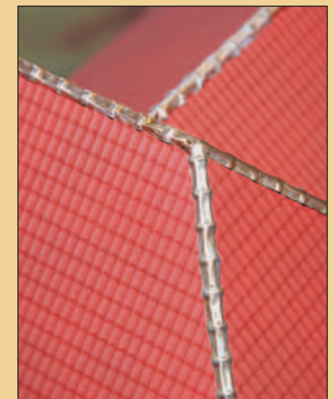
Ohne Farbe wird die Inschrift probeweise aufgesetzt. Der Verbindungssteg liegt deutlich in der unteren Ebene der Schrift.





Die auffälligen Blendfeldimitationen unter den Fenstern wurden aus speziellen Platten ausgefräst und bereits vor dem Einbau farblich behandelt.

Noch ungefärbt zeigen sich die Dachfirstlinien aus Streifen dünner Kupferfolie, die auf handelsüblichen Gebäudedächern durchgeprägt wurden.



Fotos: Menzendorff

die jeweiligen Stärken des Plattenmaterials, das aus dem Architekturmodellbau bekannt ist, berücksichtigt worden sind.

Um das 1,20 Meter lange Modell verwindungsfrei aufzubauen, war es notwendig, alle Teile mit Hilfe einer CNC-Fräse hochgenau herstellen zu lassen. Immer mit Blick auf den PC-Bildschirm gelang es dann auch, relativ zügig an einem Nachmittag das Grundgerüst der Fabrik zu erstellen. Zu unserer Überraschung gab es keine Fehlplanungen. Alles ließ sich prima zusammenfügen. Das Modell ist 30 Zentimeter hoch und wird vom Türmchen um acht Zentimeter überragt.

Die Lisenen der Frontpartien sind von einem einmalig konstruierten Messingteil, nach Herstellung einer Silikonform, mit Resin mehrfach abgegossen worden.

Nach Einpassung der unterschiedlichen Gussstücke und weiterer Ansatzteile, die aus Meterware und gefrästen Leisten bestanden, bekam der Rohbau mittels Airbrush seinen Anstrich. Als Fensterbänke wurden bereits grau gefärbte und abgelängte Streifchen eingeklebt. Der Betonsockel wurde ebenfalls in Grau handlackiert.

Ein Traum wird wahr mit hohem Aufwand an Zeit und Material

Aus Bögen mit Modelldachziegeln „Frankfurter Pfanne" wurden die einzelnen Dachflächen geschnitten, angepasst, eingefärbt und angeklebt. U-Profile und gebogene Messingdrähte dienen als Nachbildung der Dachrinnen mit Abflüssen.

Die Dachfirstlinien sind von handelsüblichen Gebäudemodellen, im wahrsten Sinne des Wortes, abgekupfert und dann eingefärbt worden, das heißt, dünne Kupferstreifen wurden über vorhandene Firstlinien gedrückt.

Schon zu Beginn der Planungen war klar, dass feingliedrige Baugruppen unbedingt in Messing-Ätztechnik ausgeführt werden müssen. So sind Dachgauben, Firmenbeschriftung und Fensterrahmen zunächst am PC konstruiert und dann auf Filmmaterial kopiert worden. Da von beiden Seiten bis auf halbe Materialstärke geätzt werden sollte, ist eine Tasche aus zwei passgenauen Filmen hergestellt worden, in der doppelseitig beschichtete Messingplatten belichtet worden sind. Alle Arbeiten wie Filmerstellung, Belichtung und fachgerechtes Ätzen wurden durch die Firma Saemann im Auftrag hervorragend erledigt. Für das Türmchen sind mit den Zifferblättern rund 60 Teile verbaut worden. In einem zahntechnischen Betrieb wurden Geländer und Zeiger der Uhren galvanisch vergoldet.

Als Abschlussarbeit sind die bereits lackierten Fensterrahmen sowie die zugeschnittenen Kunststoffscheiben eingeklebt worden.

Michael Menzendorff/al

Die Funktionsvielfalt bei Personenzügen hebt Roco beim Epoche-III-H0-Startset auf ein bemerkenswertes Niveau.

Macht hoch die Tür

Viele gute Ideen, die das Spiel mit der Modellbahn interessanter machen, stecken in dem Startset. Das beginnt schon damit, dass alle Fahrzeuge einen eigenen Decoder tragen, also freizügig in jeden Zug eingestellt werden können. Selbstverständlich lassen sich auch die Adressen verändern.

Die E10 weist gegenüber bisherigen Auflagen eine Soundausstattung auf, die mit Ausnahme des etwas aufdringlichen Antriebsgeräusches überzeugt. Der Modellantrieb ist mustergültig leise. Die getrennt zu betätigenden Stromabnehmer heben und senken sich mit vorbildgerechten Geräuschen. Außerdem lässt sich eine Führerstandsbeleuchtung zuschalten. Die Fahreigenschaften entsprechen denen der E10, die in Ausgabe Mai/2007 einen Test absolvierte.



Die Türinnenseiten der Schnellzugwagen weisen stimmige Gravuren auf.

AUF EINEN BLICK

Fahrwerte Lok:
- V_{max} in Fs. 28 159 km/h
- V_{max} Vorbild (150 km/h) in Fs. 27
- Auslauf aus V_{max} 131 mm
- Auslauf aus 120 km/h 119 mm
- Anfahren (Fs. 1) 3 km/h
- Zugkraft Ebene 119 g
- Zugkraft Steigung 3% 111 g

- **Hersteller:** Roco, Bergheim
- **Nenngröße, Spur:** H0, 16,5 mm
- **Katalog-Nr.:** 41273 (Set)
- **Andere Ausführungen:** Motorola-Digital ohne Gleismaterial und Steuerung

Funktionen Lok:
- **F0 (Licht):** Fahrlicht an Lok, Schlusslicht an 2.-Kl.-Wagen
- **F1:** Lok Fahrgeräusche
- **F2:** Stromabnehmer Führerstand 2
- **F5:** Beleuchtung Führerstand 1
- **F6:** Pfiff kurz
- **F8:** Schlusslicht Lok
- **F9:** Pfiff lang
- **F10:** Kompressor
- **F12:** Stromabnehmer Führerstand 1
- **F13:** Rangiergang
- **F14:** Bahnhofsdurchsage
- **F15:** Beleuchtung Führerstand 1

Funktionen Wagen:
- **F3:** Wagentüren Gangseite
- **F4:** Wagentüren Abteilseite
- **F7:** Innenbeleuchtung
- **F16:** Schaffnerpfiff in Schaffnerwagen
- **F17:** Schaffneransage „Einsteigen und die Türen schließen“
- **F18:** Abschalten Schlusslicht

Der eigentliche Knüller sind aber die Funktionen der neu konstruierten Personenwagen der Bauart 4üm-53. Die tatsächlich spaltfrei eingesetzten Türen öffnen sich bei Betätigung der Funktionstaste F3 (Gangseite) oder F4 (Abteilseite) nicht etwa gleichzeitig, sondern nacheinander. Der Zweite-Klasse-Wagen ist der Schaffnerwagen. Beim Schließbefehl hört man vor dem Zuschlagen der letzten Tür einen Abfahrtspfiff. Im Test musste die Mechanik pro Wagenseite 100 Betätigungen über sich ergehen lassen. Auch danach schlossen die Türen bündig mit den Seitenwänden ab. Damit die Fahrgäs-

Im Startset steckt ein hochwertiger DB-Schnellzug mit vielfältigen Funktionen.



te nicht im Dunkeln sitzen, spendierte Roco den Wagen eine schaltbare Innenbeleuchtung (Zweite-Klasse-Wagen mit Schlusssignal), die man, weil der Decoder mit einem Kondensator verbunden ist, tatsächlich als flackerfrei bezeichnen darf. Die Gestaltung der Schnellzugwagen entspricht heutigem Standard, allerdings gerieten die Abteil-/Gang-Fenster um 0,5 mm, die Türfenster um fast 1 mm zu breit. Die Dächer tragen aufdringliche Schweißnähte. Der beim Vorbild bis zur Türinnenseite herausgezogene vordere Abschluss der Trittstufen fehlt. Die Innenseiten der Türen bekamen Nachbildungen der Stufenabdeckung und der Türgriffe spendiert. Im Set befinden sich auch ein Gleisoval, ein Digital-Verstärker und die bewährte Multimaus.

Angesichts der geballten Technik unter den Gehäusen, zu der beispielsweise vier echte Soundbausteine zählen, sind unverbindlich empfohlene 790 Euro für das DCC-Set ein realistischer Preis.

Jochen Frickel

AUF EINEN BLICK

PRO *Viele digitale Sound- und Lichtfunktionen; flackerfreie Innenbeleuchtung der Wagen; Lok und Wagen auch getrennt einsetzbar; fein detaillierte Modelle; betriebsbereites Startset*

KONTRA *Schweißnähte an den Wagendächern; Fensterbreite*

PREIS *Set: UVP 790 Euro*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒





Zunächst erscheint die Ae 6/6 in der Ausführung als Städtelok.

Mit der Ae 6/6 rollt von Fleischmann eine Schweizer E-Lok-Legende in N an.

Swiss Lady

Nach dem Krokodil dürfte die Ae 6/6 die bekannteste Schweizer E-Lok sein. Die Mehrzahl kommt auf eine Dienstzeit von 50 Jahren. Noch immer können die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) nicht auf die stämmigen Sechsachser verzichten.

Verzichten mussten seit geraumer Zeit N-Bahner auf ein zeitgemäßes Modell der Ae 6/6. Ein solches erscheint nun von Fleischmann. Schon der erste Blick auf die Lok überzeugt. Das wohlproportionierte Gehäuse gefällt durch sorgfältige Gravuren. Die Dachausrüstung gibt die des Vorbilds sehr gut wieder. Der untere, etwas große Spalt zwischen Frontscheiben und Gehäuse ist notwendig, um die Scheiben montieren zu können. Dass die Scheibenwischer unterschiedlich geformte Arme haben, entging den Konstrukteuren nicht. Eine Führerstandseinrichtung ist angedeutet. Wer seine Bahn mit funktionsfähiger Oberleitung versehen hat, wird begrüßen, dass die Schleifstücke der Stromabnehmer breiter als beim Vorbild gerieten. Die für die Stabilität notwendige Basisplatte des Panthos wird durch eine ebenfalls vorbildwidrige Wand vor seitlichen Blicken verborgen. Die Dachleitung und die Oberseite der Isolatoren kann der Modellbahner mit etwas hellroter Farbe aufwerten.

Wer das Fahrgestell betrachtet, wird kaum vermuten, dass die feinen Details allesamt graviert und nicht freistehend ausgeführt sind. Die sehr gute räumliche Wirkung der Drehgestelle bezeugt einmal mehr das Können der Fleischmann-Konstrukteure. So dünne Speichen wie die der E-Lok-Räder sähe man an N-Dampfloks anderer Hersteller auch gerne. Für den Vitrineneinsatz kann man die Stirnseiten mit einer geschlossenen Schürze bestücken.

Dass die konturenscharf und deckend aufgedruckte Beschilderung nicht erhaben ausgeführt ist, muss man bei N-Modellen nicht kritisieren. Ab einer Spannung von 2,5 V leuchten die warmweißen LED.

Der Antrieb wirkt auf die äußeren Achsen der Drehgestelle. Mit umgerechnet 207 km/h bei 12 V hält sich die Ae 6/6 fast an die NEM-Vorgaben. Die geringfügige Überschreitung geht bei einer Schnellzuglok in Ordnung, zumal diese mit minimal möglichen 1 km/h bei 1,7 V sogar zum Rangieren taugt. Die Beschränkung auf zwei Haftreifen führt zu einer sicheren Stromabnahme auch bei weniger sauberen Gleisen, was gerade beim Digitalbetrieb wichtig ist. Die beiden großen Schwungscheiben tragen maßgeblich zum geschmeidigen Fahrverhalten bei. In der Ebene befördert die Ae 6/6 17 vierachsige Schnellzugwagen, in der Drei-Prozent-Steigung noch deren neun.

Die Ae 6/6 reiht sich ein in die Gruppe der sehr guten Fleischmann-Konstruktionen im Maßstab 1:160. Für unverbindlich empfohlene 209,95 Euro darf man allerdings auch ein sehr gutes Modell erwarten. *Jochen Frickel*

AUF EINEN BLICK

PRO *Stimmige Proportionen; feine Gravuren; sehr gute Lackierung und Bedruckung; geschlossene Schürzen liegen bei; Kurzkupplungsmechanik; sehr gute Fahreigenschaften; großer Auslauf; gute Zugkraft*

KONTRA *Stromabnehmer-Basis; hoher Preis*

PREIS *UVP 209,95 Euro*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒

Bei Doppelstockwagen war die DDR fortschrittlich. Von Kühn-Modell gibt es jetzt die 26,8-Meter-Einzelwagen in TT, zuerst DR-Varianten.



Für den Vorortverkehr oder S-Bahnen der großen Bezirksstädte: TT-Doppelstock-Einzelwagen von Kühn.

Zweimal doppelt-einzeln

Früh erkannte die Deutsche Reichsbahn (DR) in der DDR das Potential von Doppelstockzügen. Ab 1952 ließ sie vier- und zweiteilige Einheiten sowie fünfteilige Gliederzüge bauen. 1972 wurde in Leipzig der Prototyp eines 26,8-Meter-Einzelwagens vorgestellt, der 1974 in Serie ging.

Kühn-Modell bietet Modelle des Mittelwagens DBmu sowie des Steuerwagens DBmq für die Nenngröße TT an. Zuerst werden die Modelle in der dunkelgrünen Farbgebung der 1970er-Jahre ausgeliefert.

Die Wagen gefallen mit ihrer perfekten Formgebung und hundertprozentiger Maßstäblichkeit. Besonders charakteristisch ist die Stirnseite des Steuerwagens mit der hohen Stirn und dem orangenen Querbalken in Höhe der Frontscheinwerfer. Selbst die Heizung der Frontscheiben ist angedeutet! Der Farbton der Wagen ist exakt, auch die Beschriftung lässt keine Wünsche offen. Mit Zurüstteilen können die Wagen weiter aufgewertet werden. Die Inneneinrichtung ist in einem passenden Farbton angedeutet. Dabei wurde in den Zwischenetagen der Wagenenden einmal die 2+2- und einmal die Vis-a-vis-Bestuhlung (Rückenlehnen direkt an der Fahrzeugwand) nachgebildet.

Im 286-Millimeter-Radius macht der Wagen auch im Verbund und geschoben kein Problem. Allerdings sind Begegnungen im Gleisbogen wegen der großen Überhänge erst ab 310 Millimetern möglich. Die Wagen sind für den Einbau einer Innenbeleuchtung vorgesehen, die bei Kühn in Vorbereitung ist. Der Steuerwagen hat eine fahrtrichtungsabhängige Spitzenbeleuchtung. Mit dem integrierten Decoder sind im Digitalbetrieb Lichtfunktionen und -effekte schaltbar; diese sind im Beiblatt erläutert.

Die Farbvarianten Rehbraun/Beige (DR und DB AG), Rot/Beige („Sputnik“, DR und DB AG) sowie ČSD- und ČD-Varianten sind in Vorbereitung. Mit 34,90 Euro für den Mittel- sowie 59,90 Euro für den Steuerwagen kosten die Doppelstöcker das heutzutage Übliche. *Henning Bösherz*

AUF EINEN BLICK

PRO *Form- und Farbgebung; Beschriftung; Maßstäblichkeit; Detaillierung; Beleuchtung am Steuerwagen*

KONTRA –

PREIS *Euro 34,90 (Mittelwagen), Euro 59,90 (Steuerwagen; jeweils UVP)*

URTEILE ★★★★★

Hobbytrade liefert moderne DB-Doppelstockwagen in H0.

Die Erleuchteten

Bei Doppel- oder gar Dreifach-Entwicklungen von Modellen tun die Mitbewerber gut daran, Unterschiede im Detail herauszuarbeiten. Statt irgendwelcher Fehler eine Innenbeleuchtung einzubauen, lautete die Entscheidung der Verantwortlichen bei Hobbytrade.

Bei der Elektronik half (Vertriebs-) Partner ESU kräftig mit. Die Platinen tragen Strom sparende LED, digital sind beim Steuerwagen fahrtrichtungsabhängig das Spitzensignal, Nebellampen, Rangierlicht und das Licht der Zugzielanzeige schaltbar. Als Decoder wird ESUs Funktionsdecoder Lok-Pilot Fx empfohlen. Dass die Beleuchtung blau erscheint, hat mit der vorbildgerecht blauen Inneneinrichtung zu tun. Allerdings hätte der Hersteller innen vor dem Auftrag der hellen Farbe eine schwarze Farbschicht aufspritzen sollen, damit die Beleuchtung bei Nachtfahrt nicht durch die Seitenwände schimmert. Bei geschobenem Zug ist es sinnvoll, die Bügelkupplungen gegen die beiliegende Stange zu tauschen.

Um ein ausreichendes Gewicht zu erzielen, besteht der Boden aus Metall. Die Gestaltung des Aufbaus gefällt durch vollständige Gravuren, die allerdings im Bereich der Türen und Lüftergitter etwas rund gerieten. Die Proportionen und Maße der Wagen wurden stimmig umgesetzt. Die Stirnverglasung



Fertig zugerüstet und mit serienmäßiger Innenbeleuchtung rollen die Hobbytrade-Doppelstockwagen an.



BLITZ-LICHT

H0-210 der DB von Märklin



An den Seitenwänden und am Dach hat Märklin die notwendigen Formänderungen gegenüber der gelungenen 218 vorgenommen. Auch die typischen Drehgestelle mit Megi-Federung und den korrekten Tank hat die 210 erhalten. Die schrägen Griffe an den Stirnseiten sind fehl am Platze. Der zuschaltbare Gasturbinen-Sound (bei Art.-Nr. 39189) klingt vernehmlich, aber nicht aufdringlich. Die sehr guten Fahreigenschaften- und -leistungen entsprechen denen der in Ausgabe 11/2007 getesteten 218. *yo*

AUF EINEN BLICK

PRO *Vorbildgerechte Gravuren an Gehäuse und Fahrgestell; angenehmer Gasturbinen-Sound*

KONTRA *Schräge Griffstange an den Stirnseiten falsch*

PREIS *UVP: 289,95 Euro*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒

DR-Halberstädter von Arnold in N



Die 26,4-Meter-Seitengangwagen „Halberstadt“ werden bei Hornby-Arnold wieder-aufgelegt. Die mit Görlitz-V-Drehgestellen versehenen maßstäblichen Wagen gibt es als B- (Bild), AB-, A- und kombinierten B-/Buffet-Wagen. Farbgebung und Beschriftung überzeugen, ebenso eine farbige Inneneinrichtung und die Wagenenden. *hb*

AUF EINEN BLICK

PRO *Maßstäblichkeit; Farbgebung; Beschriftung; Inneneinrichtung; Varianten; Preis*

KONTRA –

PREIS *Euro 21,35 (UVP)*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒ ☒

Wood Deck Flat Car der Southern RR in H0



Der moderne, maßstäblich umgesetzte Wood Deck Flat Car gefällt durch stimmige Gravuren insbesondere der Holzstruktur und diverse separat angesetzte Details (beispielsweise Griffstangen, Bremsanlage). Die Montage der Ketten zur Ladungssicherung ist fummelig. Info: www.easygleis.de. *yo*

AUF EINEN BLICK

PRO *Maßstäblich; Gravuren; ab Werk montierte Details; Metall-Drehgestelle;*

KONTRA *Ladungssicherung*

PREIS *Etwa 32 Euro*

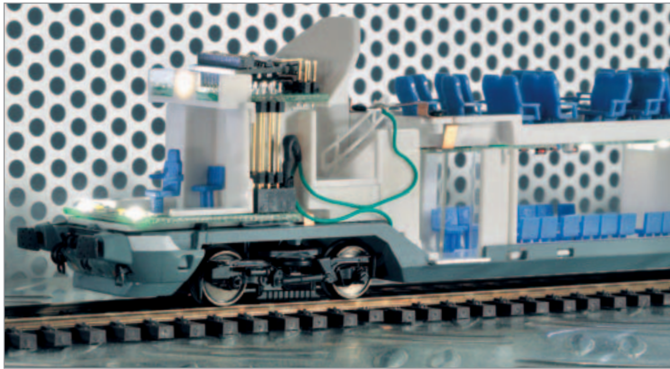
URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒

und die Seitenfenster sind präzise, wenngleich nicht mit der Wagenwand fluchtend, in die Fensterhöhlen eingesetzt. Darum fällt es auf, dass die Fensterlaibungen nicht schwarz, sondern rot gespritzt sind. Die Qualität der aufwendigen mehrfarbigen Bedruckung geht in Ordnung.

An den gefedert aufgehängten Drehgestellen begeistert die luftige Gestaltung. In die Kunststoff-Blenden integrierte Metall-Achslagerschalen gewährleisten eine Achtpunkt-Stromabnahmebasis für eine flackerfreie Beleuchtung. Da von den Rädern viel zu sehen ist, wären vorbildgerecht gravierte Radscheiben eine gute Modellpflegemaßnahme. Dafür sind die Scheibenbremsen nachgebildet.

Hobbytrade hat auch an Modellbahner gedacht, die keine Loks besitzen, die beim Vorbild die Zentrale Wendezugsteuerung (ZWS) tragen. Diese müssen jeweils an den Endstationen umspannen, wozu man am Steuerwagen eine zum →





Der Decoder sitzt von außen nicht sichtbar über dem Fahrerplatz im Oberdeck. Selbst die Griffstangen der Aufstiege im Wageninneren sind nachgebildet.

Durchführen einer Kupplung geöffnete Schürze einsetzen kann. Die Fahreigenschaften sind geschoben wie gezogen sehr gut. Der Modellbahner sollte allerdings im Blick behalten, dass die Fahrzeuge eine vorbildgerechte Länge von 308 (Sitz-) und 313 mm (Steuerwagen) haben, weshalb sie in Kurven mit Radien von 360 mm weit überhängen.

Hobbytrade liefert zeitgemäß detaillierte Doppelstockwagen, in die der Modellbahner eigentlich nur noch Fahrgäste einsetzen muss. Auch in Anbetracht der serienmäßigen Innenbeleuchtung bieten die Modelle einen ansprechenden Gegenwert.

Jochen Frickel

AUF EINEN BLICK

PRO *Maßstäbliche Länge; gute Gravuren; filigrane Drehgestellblenden; serienmäßige flackerfreie Innenbeleuchtung; auch geschoben sehr gute Fahreigenschaften*

KONTRA *Licht schimmert durch die Seitenwände; rote Fensterlaibungen; schlecht gravierte Radscheiben*

PREIS *UVP 59,95 (Sitz-); 69,95 Euro (Steuerwagen)*

URTEILE

Der Modellbau-Schneideprofi der „rm GbR“ vereinfacht exaktes und winkelgenaues Ablängen von Modellbaumaterialien.

Auf die Kante gelegt



Saubere Arbeit: Exaktes Ablängen auch im Winkel ist ein Kinderspiel.

Fahrzeugselbst- und Umbau, aber auch der Gebäudemodellbau erfordern präzise Schnittkanten an Materialien und Profilen; sie sind das A und O für Funktionalität und sauberes Aussehen. Für die in kleinen Modellbahngrößen bis einschließlich H0 üblichen Dimensionen der zu bearbeitenden Teile hat Michael Schluchter mit seiner Firma „rm GbR“ einen Schneidearbeitsplatz entwickelt, den er „Modellbau-Schneideprofi“ nennt und der komplett in Deutschland gefertigt wird. Das 300 mal 160 Millimeter große Gerät besteht aus einer perlgestrahlten und eloxierten Aluminiumplatte, auf der der Schneidhebel, das Lineal sowie drei Winkelanschläge mit 30, 45 und 60 Grad befestigt sind. Das Lineal verfügt über Millimeter- und Zolleinteilung. Der Schneidhebel mit der eisgehärteten Klinge ist mittig befestigt.

Definiert durch die Länge der sehr scharfen Klinge können Materialien bis 36 Millimeter Breite geschnitten werden. Bei zweimaligem Anlegen sind demzufolge 72 Millimeter das Maximum. Die mögliche Stärke variiert mit dem zu bearbeitenden Material: Hartes wie Aluminiumblech oder Polycarbonat bis 0,5 Millimeter, Acrylglas bis ein und Hartschaum bis drei Millimeter.

Will man nach Länge abschneiden, ist kein Anzeichnen am Werkstoff oder Profil nötig, da man beides am Lineal anlegen kann. Für Abschrägungen mit den drei Winkelmaßen werden die Winkelanschläge aus ihrer Platzierung gelöst und mit derselben Schraube an einem der gewindegeschnittenen Löcher in der Bodenplatte befestigt. Für Abschneiden im Eck ist der Winkelanschlag bis an die aufliegende Klinge heranzuführen.

Die Klinge kann gedreht und somit beidseitig und in der gesamten Länge genutzt werden. Zwei Ersatzklingen und eine Schneideeinlage liegen dem Schneideprofi bei. Darüberhinaus können diese Teile separat bestellt werden.

Der Modellbau-Schneideprofi erlaubt mit einer Vielzahl an Materialien sehr saubere Schnitte und ist leicht zu handhaben, so dass auch weniger geübte Modellbauer zu präzisen Ergebnissen kommen. Allerdings ist er mit 179 Euro nicht ganz billig. Zu beziehen ist er direkt beim Hersteller: „rm GbR“, Im Grund 7, 71394 Leutenbach, Tel. (07195) 920771, Fax (07195) 920772, E-Mail: rm_modellbautools@web.de.

Henning Bösherz

AUF EINEN BLICK

PRO *Solide Grundplatte; Lineal mit Millimeter- und Zolleinteilung; Abschrägungen in drei Gradmaßen; sauberer Schnitt*

KONTRA *Etwas teuer*

PREIS *179 Euro (Direktbezug)*

URTEILE

Ein typisches Eigenheim nach amerikanischem Vorbild liefert in N der US-Hersteller Atlas.

Home, sweet Home



Beim Anblick von Kim's Classic American Home beginnen sofort, amerikanische Spielfilme vor dem geistigen Auge zu flimmern.

Kim's Classic American Home, heißt das niedliche Häuschen im Maßstab 1:160, das der US-Hersteller Atlas anbietet. Das kleine Fertigmodell, das es ebenso als Bausatz und auch in H0 gibt, ist einem Standard-Gebäude nachempfunden, das seit den 1920er-Jahren in den USA gebaut wurde.

Das kleine Modell ist akkurat geklebt und zeigt viele feine Details wie etwa Dachrinnen, Treppengeländer und Fensterrahmen. Das Vorbild ist ein Holzgebäude, das maßstäbliche Modell besteht aus Kunststoff. Die Gravuren, die Holzbalken andeuten oder den gemauerten Kellersockel, sind angenehm fein. Auch die charakteristische Veranda ist klasse. Lediglich die Dachpartie wirkt farblich etwas monoton.

Das Gebäude hat eine unverbindliche Preisempfehlung von 34,95 US-Dollar, angesichts der Montagequalität und des Arbeitsaufwands ein angemessener Preis. Kim's Home ist ein gutes Angebot, um einmal statt eines Wagens ein Gebäude zu kaufen. Stefan Alkofer

AUF EINEN BLICK

PRO *Gute Montage; viele feine Details; interessantes, sehr typisches Modell*

KONTRA *Dachbereich aus Platten und Schindeln eintönig*

PREIS *Etwa 25 Euro*

URTEILE ⊠ ⊠ ⊠ ⊠

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



BLITZ-LICHT

H0-Gullydeckel Modellbahn Kreativ



Als filigrane Details für H0-Straßen bieten sich die Kanaldeckel von Modellbahn Kreativ an. Die Gullydeckel und Einläufe (mit Futterringen) aus Weißmetall, sind bereits ab Werk patiniert und machen einen sehr realistischen Eindruck. Es gibt sie jeweils separat in zwölferer- und sechser-Packungen zu je 9,95 Euro oder im 52-teiligen Kanaldeckel-Set für 19,95 Euro. Modellbahn Kreativ, Siegfried Künzel, Reichsstraße 1a, 09112 Chemnitz, Tel. (0371)8101173, E-Mail: modellbahn-kreativ@web.de.. *R. Albrecht*

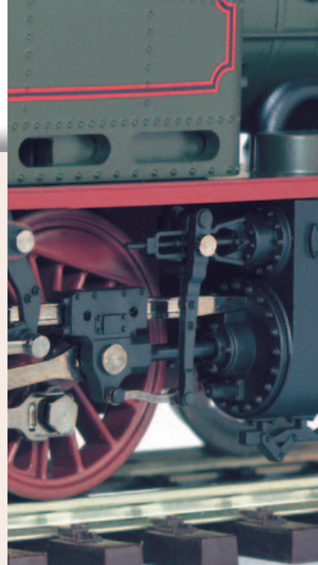
AUF EINEN BLICK

PRO *Maßstäblichkeit; Gravuren; Lieferung inklusive Futterringen; fairer Preis*

KONTRA –

PREIS *Sets ab 9,95 Euro*

URTEILE ⊠ ⊠ ⊠ ⊠ ⊠



Als preußische T12 erblickte die spätere Baureihe 74.4-13 ab 1902 das elektrische Licht der Werkshallen der Union-Gießerei in Königsberg.

Mit dem schnelle Beschleunigung ermöglichenden Treibraddurchmesser von 1500 mm war die 74 aus dem Berliner S-Bahn-Verkehr bis zur Elektrifizierung nicht wegzudenken. Die 974 Exemplare bewährten sich aber auch im Personen- und leichten Güterzugdienst auf Haupt- und gut ausgebauten Nebenbahnen (Achslast 16,7 t).

Die Trix-Lok wurde auf Sparsamkeit getrimmt, was man ihr aber auf den ersten Blick nicht ansieht. Eine derart gute Einhaltung der Grundmaße wünschen wir uns zukünftig auch von Profi-Modellen aus Nürnberg/Göppingen. Zum gelungenen Eindruck tragen maßgeblich die schönen Räder und die gerade beim Länderbahn-Modell hübsche Bedruckung bei. Die Steuerung ist etwas vereinfacht (die Fangbügel zu den Treibstangen fehlen) ausgeführt, ebenso der vordere Teil des Rahmens. An den Bremsklötzen sind sogar Sandstreurohre angespritzt. Die Brünierung der Steuerung und die Ausrüstung mit wenngleich etwas verkürzten Kolbenstangen-Schutzrohren tragen maßgeblich dazu bei, dass das Fahrwerk keineswegs billig wirkt. Damit die Lok den 360-mm-Radius bewältigt (Vorläufer schwenkt aus) sitzen die Kolbenstangenschutzrohre außermittig. Dass die Leitungen am Kessel von wenigen Ausnahmen abgesehen angespritzt sind, ist sinnvoll bei einem Einsteiger-Modell, das auch den herzhaften Zugriff von Kindern überstehen soll.

Die etwas vereinfachte Steuerung gefällt trotz Materialmix durch eine feingliedrige Ausführung.

Am Kohlekasten sind sogar die Griffstangen freistehend ausgeführt. Da sich Varianten nur in der Lackierung unterscheiden, trägt das preußische Modell keine Gaslaternen, das DB-Modell muss beispielsweise ohne Aufstiege an den Seiten des vorderen Pufferträgers auskommen. Wer seinem Personal keine Fahrt im unverglasten Führerstand zumuten möchte, kann Fenster aus transparentem Kunststoff basteln und einkleben. Da sich das Führerhaus einfach abziehen lässt, sollten das auch weniger versierte Bastler schaffen. Dass die Nachrüstung mit einem Decoder nur eine Sache für Spezialisten ist, hat der Autor der Bedienungsanleitung zu verantworten. Er beließ es nämlich bei der Darstellung, dass der Modellbahner nach dem Abziehen des Führerhauses zur Abnahme des Gehäuses nur noch die beiden unter den Luftbehältern vorne (diese waren dummerweise beim Pressemuster sogar festgeklebt!) sitzenden Schrauben

Preußisch sparsam

Als erstes speziell für Einsteiger konzipiertes Trix-H0-Modell stellen die Nürnberger die Baureihe 74 vor.





STECKBRIEF

- V_{max} bei 12 V 134 km/h
- V_{max} Vorbild (80 km/h) bei 8,2 V
- Auslauf aus V_{max} 121 mm
- Auslauf aus 80 km/h 36 mm
- Anfahren (1,8 V) <1 km/h
- Zugkraft Ebene 38 g
- Zugkraft Steigung 3% 34 g

- **Hersteller:** Trix, Nürnberg
- **Nenngröße, Spur:** H0, 16,5 mm
- **Katalog-Nr.:** 22853 (K.P.E.V.), 22854 (DB)
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Kupplung:** Märklin-Kurzkupplung in Normschacht (keine Kulissenführung)
- **Kleinster befahrener Radius:** 360 mm
- **Digitale Schnittstelle:** 21-polig
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf drei Kuppelachsen
- **Schwungmasse:** 1
- **Haftreifen:** 2



Die Decoder-Schnittstelle sitzt im Kohlenkasten. Dummerweise passt dieser nach Einsetzen des Trix-Decoders 66893 nicht mehr.

lösen muss. Die Schnittstelle in dem Kohlekasten findet aber nur, wer die kaum erreichbar zwischen erster und zweiter Kuppelachse sitzenden Schrauben sowie die beiden gut zugänglichen unter dem Führerhaus löst und den Rahmen abhebt. Richtig peinlich ist, dass sich das Gehäuse nach Montage des hauseigenen Decoders 66839 nicht mehr aufsetzen lässt.

Alle Räder, selbst die beiden mit Haftreifen belegten, werden bei der 74 zur Stromabnahme herangezogen. So überwindet die Tenderlok selbst Weichen mit nicht polarisierten Herzstücken ruckfrei. Die gewählte Übersetzung des Getriebes mit moderat überhöhtem Maximaltempo und sehr guten Langsamfahreigenschaften dürfte auch so genannte gestandene Modellbahner zufriedenstellen. In der Drei-Prozent-Steigung fährt die Lok einen aus 13 Zweiachsern bestehenden Zug problemlos an. Ab einer Spannung von 3,3 V zeigt die Lok mit der Fahrtrichtung wechselndes Spitzensignal aus warmweißen LED.

Analogbahner erhalten für 89,95 Euro ein rundum empfehlenswertes Einsteigermodell mit sehr guten Fahreigenschaften. Digitalbahner mit wenig Erfahrung mit dem Einbau von Decodern sollten die Umrüstung dem Fachhändler überlassen. *Jochen Frickel*



Trotz diverser Einsparungen bei der Ausstattung wirkt gerade das Länderbahn-Modell der 74 keineswegs ärmlich.



Einkaufsgutscheine für 3000 Euro

DAS GOLDENE GLEIS

Auf ein Neues: Gesucht werden die Top-Modelle und Top-Innovationen des Jahres 2008. Das Wort haben jetzt unsere Leserinnen und Leser: Sie entscheiden!

Das goldene Gleis

Preise im Gesamtwert von über 6000 Euro zu gewinnen!

Auf geht's zur zweiten Runde! Nach dem Riesenerfolg beim Auftakt heißt es nun wieder: Gesucht werden die besten Modelle, das beste Zubehör und die pfiffigsten Innovationen des vergangenen Jahres, die es wert sind, mit dem „Goldenen Gleis" der Verlagsgruppe Bahn ausgezeichnet zu werden.

Mit Ihrer Stimme, liebe Leserinnen und Leser, entscheiden Sie über die künftigen Preisträger und Preisträgerinnen. Ihre Wahl ist auch ein deutlicher Hinweis für die Unternehmen der Modellbahnbranche, wie denn ihre Produkte bei der Kundschaft wirklich ankommen. Auch deshalb erwarten nicht nur wir selbst mit Spannung den Ausgang dieser Wahl.

Sie wird, kein Zweifel, wichtige Impulse für die Industrie mit sich bringen und durchaus Einfluss auf künftige Entscheidungen der Verantwortlichen haben. Denn gerade in diesen Zeiten ist Marktbeobachtung wichtiger denn je.

Gerade vor dem Hintergrund der Nachwuchsförderung haben wir uns entschieden, die Kategorie I neu zu besetzen und zwar mit preiswerteren Einsteigermodellen bis maximal 150 Euro.

Das Mitmachen lohnt sich allemal für Sie, nicht nur, weil Ihre Stimme Gewicht hat und Gehör findet: Unter allen Einsendern und Einsenderinnen verlosen wir auch dank unserer Sponsoren tolle Preise im Gesamtwert von über 6000 Euro!

Sie brauchen nur noch die Karte auszufüllen, sie ausreichend zu frankieren und in den nächsten Postkasten zu werfen. Einsendeschluss ist Montag, 9. März 2009 (Datum des Poststempels). Viel Glück!

Karlheinz Haucke

1. Preis

Modellbahn-Einkaufsgutschein, Wert: 1500 Euro



Der Modellbahnshop Sebnitz, bei dem der von ihm auch gestiftete Preis in der Lange Straße 58-60 einzulösen ist, gehört zu den erfolgreichsten Fachhandelsunternehmen der letzten Jahre. Wer aufgrund des Standortes glaubt, hier gäbe es nur TT und nur die Waren eines heimischen Herstellers, der täuscht sich gründlich. Das Angebot ist breit gefächert, umfasst nahezu alle gängigen Nenngrößen und hat neben regionalen Schwerpunkten auch nationalen und internationalen Zuschnitt. Wer einen Besuch vor Ort plant, sollte in jedem Falle Zeit mitbringen. Wer die nicht hat, für den ist der Online-Shop genau richtig, denn der ist rund um die Uhr geöffnet.

2. Preis

Modellbahn-Einkaufsgutschein, Wert: 1000 Euro



Im herrlichen Elbflorenz, nicht weit vom Hauptbahnhof ist der Lokpavillon Dresden ansässig, der diesen Preis gestiftet hat, der selbstverständlich auch nur daselbst einzulösen ist. Der gute Ruf des Unternehmens, das am Friedrich-List-Platz 2 residiert, hat sich auch dank der eigenen Werkstatt über Sachsen hinaus verbreitet. Von der Spielbahn bis zum exklusiven Sammlermodell reicht das unfangreiche Angebot, zu dem selbstverständlich auch ein Online-Shop gehört.

3. Preis

Modellbahn-Einkaufsgutschein, Wert: 500 Euro



Der Preis wurde gestiftet von WIE-MO und ist selbstverständlich ebenfalls nur dort einzulösen. Das Unternehmen ist über die Region hinaus bekannt, was nicht nur an seinem Firmensitz liegt. Es residiert im Weimar Westfalens, der heimlichen Hauptstadt Münster, in der Warendorfer Straße 21. Einen Besuch wert ist die Gesellschaft aber vor allem wegen ihres reichhaltigen Angebots und des guten Kundendienstes, wozu auch das Online-Angebot gehört.

Außerdem:

- 10 x Triebfahrzeug-Modelle
- 15 x Waggon-Modelle
- 20 x Gebäude-Bausätze
- 25 x DVDs aus der RioGrande-Reihe „Traumtouren im Gesamtwert von über Euro 3.000,–.

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. VGB-Angestellte und deren Angehörige können nicht teilnehmen.

Kategorie A: Triebfahrzeuge H0



A-01: Brawa E 73



A-02: Brekina MAN-Schienenbus



A-03: Fleischmann BR 95



A-04: Gützold BR 58.30



A-05: Liliput „Flirt“



A-06: Märklin BR 64



A-07: Märklin VT 10.5 Senator



A-08: Rivarossi BR 641 Walfisch



A-09: Roco V 36.1



A-10: Trix 120

Kategorie B: Triebfahrzeuge Z/N/TT


B-01: Fleischmann BR 70 in N


B-02: Märklin E 50 in Z


B-03: Minitrix VT 98 in N


B-04: MB-Manufaktur Seb. V 80 in TT


B-05: Tillig Reko 50 in TT

Kategorie C: Triebfahrzeuge 0/1/2



C-01: Aristocraft Class 66 in G



C-02: Bachmann K 27 in G


C-03: Hehl BR 70 in 0


C-04: Lenz Köf II in 0


C-05: Stangel Wittfeld ETA in I

Kategorie D: Wagen H0


D-01: Brawa Nebenbahnwagen


D-02: Fleischmann Kübelwagen


D-03: Hobbytrain Gruppe 53-Wagen


D-04: Kombimodell Taschenwagen T4


D-05: Liliput Karwendelexpress



D-06: Märklin 19,9-Meter-Wagen


D-07: Piko Sachsen-Vierachser



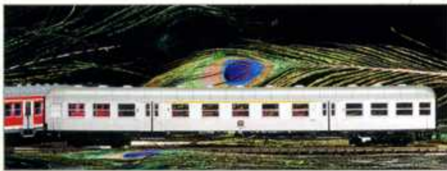
D-08: Piko Druckgaskesselwagen


D-09: Roco Rheingold 1962


D-10: Trix Kurze bayr. Güterwagen

Kategorie E: Wagen Z/N/TT


E-01: Fleischmann Bayr. Personenwagen in N


E-04: Kühn Silberlinge in TT


E-02: Märklin KPEV-Vierachser in Z


E-03: Neumann Altenberger Wagen in N


E-05: Tillig IR-Steuerwagen in TT

Kategorie F: Wagen 0/1/2


F-01: Aristocraft Streamliner-Wagen in G



F-02: Bachmann Bierwagen in G


F-03: LGB G-Wagen der RhB in IIm



F-04: LGB DR-Oberlichtwagen in IIm


F-05: Schnellenkamp OOtz50 in 0

Kategorie G: Zubehör H0


G-01: Auhagen Stw. Oschatz


G-03: Brekina Opel Olympia, Kapitän


G-02: Busch Weimar Mobilbagger


G-04: Faller Bf. Liebschwitz


G-05: Herpa Feldhäcksler John Deree 7800


G-06: Merten Vopos und Trapos


G-07: MB Freiburg Basalt-Schotter


G-08: Noch Grasbüschel


G-09: Vollmer Stille-Nacht-Kapelle


G-10: Wiking Opel Commodore B

Kategorie H: Zubehör Z/N/TT



H-01: 12zu220-Modelle Toil.-Häuschen in Z



H-02: Auhagen Bf. Krakow in N



H-03: Busch Traktor ZT300 in TT



H-04: Kibri Zeche Herbede in N



H-05: Langmesser Modellwelt Kl. Kühlhaus in N

Kategorie I: Triebfahrzeuge H0 bis 150,–



I-01: Märklin Ludmilla 232



I-02: Märklin BR 24



I-03: Piko G1700



I-04: Roco BR 146.2



I-05: Roco BR 114

Kategorie J: Technik



J-01: Bachmann Dynamis



J-02: Euromodell N Faulhaberantrieb V 60



J-03: Fleischmann Profi-Boss



J-04: Heißwolf Modellbahnzubeh. Regler



J-05: Heki Flockstar



J-06: Märklin CS2



J-07: Märklin Turm-TW 701



J-08: Rautenhaus Multi-Fahrp. SLX 844



J-09: Tillig Maßstäbl. Weiche



J-10: Uhlenbrock Servos



www.rtm-ouddorp.nl

Die Bahn übers Meer

Eine Museumsbahn auf einem Sturmflut-Schutzdamm ist auch in den Niederlanden keine Alltäglichkeit.

■ Die Museumsbahn RTM Ouddorp ist dem Andenken an die frühere Rotterdamer Überlandstraßenbahn verpflichtet (siehe auch Beitrag ab Seite 26). Ihre Museumsstrecke führt über den so genannten Brouwersdamm, eine riesige Schutzeinrichtung vor Sturmfluten. Auf der Homepage der Stiftung kann man sich etwas genauer über die Bahn informieren. Leider sind die Texte überwiegend auf Niederländisch. Dankenswerterweise gibt es Informationen über die Fahrtzeiten auch auf Deutsch.

www.ksh160.org

Virtuelle Leistungsschau

Kleinserienhersteller haben häufig Schwierigkeiten, wahrgenommen zu werden. Das Internet kann helfen.

■ Auf dieser neuen Internet-Plattform werden Kleinserienfabrikate im Maßstab 1:160 vorgestellt. Es handelt sich dabei um keinen Marktplatz, sondern man kann sich die Produkte vom Fahrzeug bis zum Zubehör ansehen und erhält Infos über den Bezug. Die Bündelung der Kleinsthersteller ist für N-Bahner, die Produkte abseits der Großserienherstellung suchen, sehr hilfreich. Die Firmenzahl ist jedoch noch ausbaufähig.

www.schmalspur.net

Bau auf, bau auf...

Erfahrungen zum Bau von Schmalspurmodulen und -segmenten vermittelt der Berliner Manfred Kühl.

■ Zwar müssen manche Seiten dieser Homepage noch gefüllt werden, doch Appetit kann man sich schon mal holen. Trotz über 20 schon gebauter Module wagte Autor Manfred Kühl einen Neustart und baut ein Diorama nach sächsischem Schmalspur-Vorbild. Die Baubilder verraten manchen Tipp, andere Fotos ermöglichen die Einordnung von Details wie Gebäuden oder Betriebsanlagen ins Gesamtkonzept. Alles in allem ein guter Ansatz, Weiterbau erwünscht!

www.moba-online.de



MOBA erfrischt

Die Homepage des Modellbahnverbandes in Deutschland e.V. wurde überarbeitet.

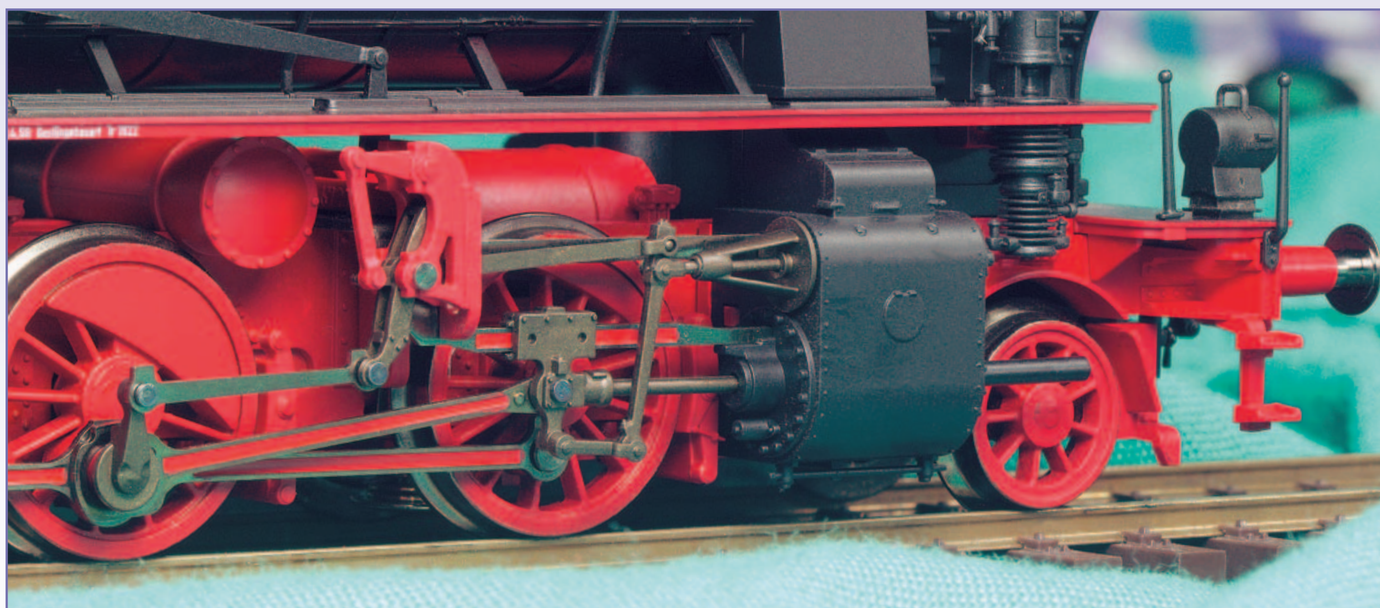
■ Der Modellbahnverband in Deutschland e.V. (MOBA) versteht sich als Förderer des Modellbahnhobbys. Der Verband organisiert Veranstaltungen, unterstützt Mitglieder beispielsweise in Versicherungsfragen und berichtet auch über Messen, auf denen der MOBA vertreten war. Bei den Messeberichten gefällt vor allem die sehr gute Qualität der Fotos. Der Internet-Auftritt erfuhr nun eine grundlegende Auffrischung. Beibehalten wurde die Menüstruktur, neu sind vor allem die sehr gut lesbare Schriftart und der übersichtliche sowie zeitgemäße Aufbau der Seiten. Viele Seiten können nun auch als PDF angezeigt werden, was den Ausdruck erleichtert. Schon die ansprechenden, Header genannten flachen Bilder im oberen Teil sind einen Besuch der Homepage wert. Zusammen mit der umfangreichen Terminliste ermöglicht der Menüpunkt „Vereine stellen sich vor" dem Modellbahner beispielsweise, sich interessante Ausstellungen in seiner Umgebung auszuwählen. Über die Linkliste können auch Nichtmitglieder auf sich aufmerksam machen. Info: webmaster@moba-deutschland.de.

www.lokodex.de

Das kleine deutsche Bahn-Wiki

Einen schnellen Zugriff auf Dokumente verschiedener Art ermöglicht diese Homepage zu Vorbild und Modell.

■ Zugegeben, mit dem Umfang der Online-Enzyklopädie Wikipedia kann es die Homepage von Christian Lindecke nicht aufnehmen und auch die Änderung von Einträgen ist nicht möglich. Was sie indes bietet, sind rasche Zugriffe beispielsweise zur Einordnung der genauen Bezeichnung von in Deutschland existierenden Bahngesellschaften, Spezialitäten wie historische Scans zu Industriegleiskonstruktionen („Deutschlandkurve") oder eine komplette Baureihenübersicht. „Deutsche Bahnen – Original und Modell" heißt der Untertitel der Site, und dazu findet man eine ganze Menge. Die Site ist als Projekt angelegt und im Lauf der Jahre gewachsen. Eine integrierte Suchfunktion erleichtert das schnelle Auffinden einer gesuchten Lokomotivbauart, auch wenn hier noch Lücken zu füllen sind. Neben dem Datenprojekt zum Vorbild berichtet Christian Lindecke über seine Erfahrungen mit dem Bau von Modulen oder Teilnahmen an Fremo-Treffen. Er stellt sein bevorzugtes Digitalsystem vor und erläutert Gründe seiner Entscheidung. Und um Modellbahnanlagen im Umfeld aufzuhübschen, ist eine nette Sammlung von Blech-Firmenschildern abrufbar. Möge das Lokodex-Projekt weiter gedeihen!



Die Ausführung von Steuerung und Radsätzen zählt zur Großserien-Spitze. Endlich gibt es auch Kolbenstangen-Schutzrohre.

Warmweiße LED stecken in den Laternen. Die Gravuren am Tendergehäuse gefallen.

Fesches Dirndl



Die vielseitige Baureihe 54.15-17 rollt als H0-Modell von Fleischmann an.

Ein Dirndl ist ein für Bayern typisches Kleidungsstück. Frau ist damit zu jeder Gelegenheit passend gekleidet. Solche Vielseitigkeit legten auch die ab 1919 gebauten Loks der Baureihe G3/4 H (später 54.15-17) an den Tag.

Mit den kleinen, bei Güterzugloks gebräuchlichen Treibrädern waren die Bayerinnen ausreichend stark, mit dem als Adams-Achse ausgeführten Vorlaufradsatz durften sie immerhin 65 km/h schnell sein. Lokführer erinnern sich auch an problemlose Fahrten mit 80 km/h. Mit dem sehr guten Beschleunigungsvermögen konnte die Heißdampflok im Personenzugdienst selbst auf Hauptbahnen gut mithalten. Münchner Personal berichtete von schweren Sonderzügen nach Oberammergau zu den Passionsfestspielen, die die 54 klaglos beförderten. Doch auch kurze Nahgüterzüge auf Nebenstrecken hatten die kräftigen Dreikuppler am Haken.

Der Modellbahner darf also nahezu alle Zugarten mit der Lok befördern. Beim Auspacken der Lok standen dem Tester die Tränen der Rührung in den Augen. Da gibt es doch in den Zylindern tatsächlich Löcher für die Kolbenstangen-Schutzrohre und letztere liegen sogar als Zurüstteile bei! Das Betrachten der Lok macht nicht nur deswegen Freude. Proportionen und Grundmaße wurden korrekt umgesetzt. Am Kessel sind alle Leitungen, die beim Original nicht eng anliegen, auch am Modell freistehend ausgeführt. Die Armaturen zeichnen sich durch feine Gravuren aus. Auch Gehäuse und Rahmenwangen des Ten-

ders gefallen durch sorgfältige Gravuren. Wenn es am Äußeren überhaupt einer Kritik bedarf, dann an den unteren Laternen, die zwar warmweiß beleuchtet, aber in ihrer Ausführung zu grob sind. Konturenscharfe und gut deckende Lackierung und Beschriftung gehören ebenso zum Fleischmann-Standard wie die Kurzkupplungskulissen an beiden Enden und zwischen Lok und Tender.

Ein Traum sind einmal mehr die Treibräder, die dünne Speichen und niedrige Spurkränze nach NEM-Norm (Höhe 0,7 mm) aufweisen. Die Spurkränze der Tenderräder sind geringfügig höher (Höhe 0,85 mm). Wegen der vergleichsweise hohen Spurkränze am Vorlaufradsatz der Lok fiel der Durchmesser dieser Räder um 0,8 mm zu klein aus. Über vier Achsen (je eine Lok- und eine Tenderachse sind gefedert gelagert) wird die Spannung aufgenommen, was selbst bei schmutzigen Schienen eine sichere Fahrt gewährleistet. Mit 101 km/h bei 12 V ist die Lok zwar etwas zu schnell unterwegs, doch dämpft ein angehängter Zug das Temperament. Der Zug darf selbst im Gebirge gerne etwas länger ausfallen. In der Drei-Prozent-Steigung schleppt die Fleischmann-Lok noch elf vierachsige Reisezugwagen. Entgleisungen von Wagen beim Nothalt sind bei einem Auslaufweg von 92 mm aus 65 km/h nicht zu befürchten. Bei einer Spannung von 1,9 V rollt die 54 mit umgerechnet 4 km/h los.

Mit der 54 hat Fleischmann einmal mehr bewiesen, dass es möglich ist, rundum überzeugende Lokmodelle zu fertigen. Mit unverbindlich empfohlenen 299,95 Euro liegt die Bayerin allerdings an der Obergrenze für ein analoges H0-Lokmodell. *Jochen Frickel*

Steckbrief

- V_{max} bei 12 V 101 km/h
- V_{max} Vorbild (65 km/h) bei 8,6 V
- Auslauf aus V_{max} 182 mm
- Auslauf aus 65 km/h 92 mm
- Anfahren (1,9 V) 4 km/h
- Zugkraft Ebene 102 g
- Zugkraft Steigung 3% 89 g

- **Hersteller:** Fleischmann, Heilsbronn
- **Nenngröße, Spur:** H0, 16,5 mm
- **Katalog-Nr.:** 414401
- **Andere Ausführungen:** Keine
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Kupplung:** Fleischmann-Kurzkupplung in kulissengeführten Normschächten
- **Kleinster befahrener Radius:** 360 mm
- **Digitale Schnittstelle:** NEM 651
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf drei Tenderachsen
- **Schwungmasse:** 1
- **Haftreifen:** 4
- **Preis:** UVP 299,95 Euro



Adrett sieht die Bayerin in der Ausführung der Epoche IIIb (mit DB-Logo) aus.

Teil 2

Mit Daisy und Iris kann man fahren und schalten. Doch auch ein pfiffiges Gleisbildstellpult gehört zur Intellibox-Familie.

Alles im KASTEN

Die Handregler Iris und Daisy nehmen im Uhlenbrock-Sortiment eine besondere Stellung ein.

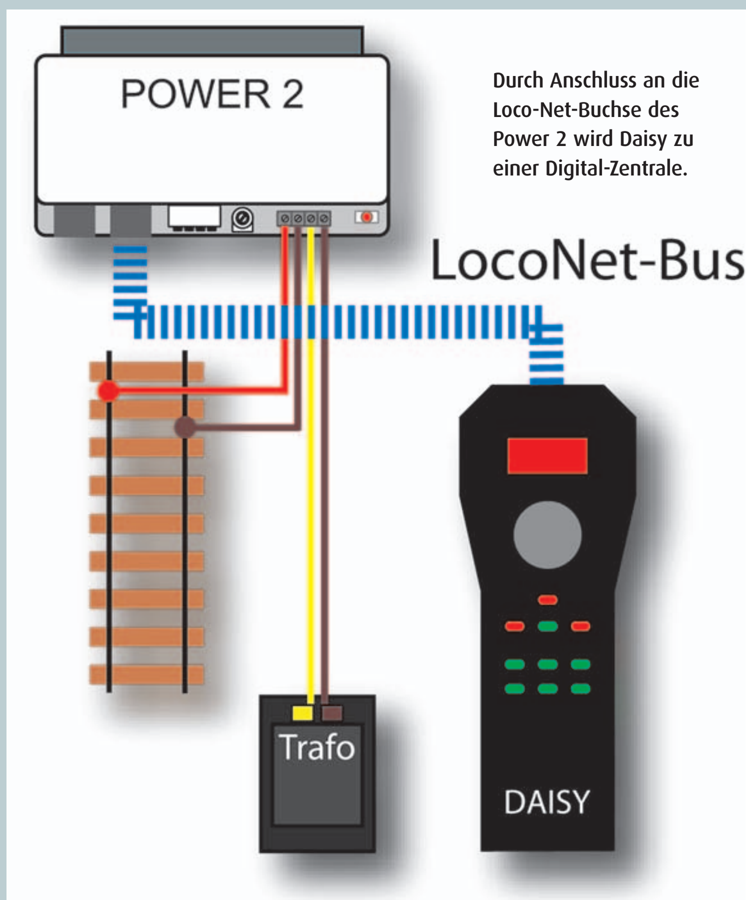
Seit Sommer 2003 gibt es mit Daisy (Digitales und analoges intelligentes System) einen weiteren Handregler für das Loco-Net. Gehäuseform und Loco-Net-Anschluss zeigen die Verwandtschaft mit dem Fred. Der Handregler kann nicht nur zur komfortablen Steuerung von Lokomotiven an Digitalzentralen eingesetzt werden, sondern in Verbindung mit dem Verstärker Power 2 als komplettes Steuerungssystem für digitale und analoge Modellbahnanlagen dienen. Der Einsatz des Daisy-Systems ist in drei Betriebsarten möglich: Als Handregler betätigt sich Daisy an einer Digitalzentrale mit Loco-Net-Anschluss. Diese Zentrale kann übrigens auch ein anderes Daisy-System sein. Wird der Verstärker Power 2 als Booster in einem anderen Digitalsystem betrieben, so ist der Anschluss als Handregler auch dort möglich. In diesem Betriebsmodus können dann alle Digitallokomotiven im Datenformat und Adressenbereich der Zentrale sowie 256 Weichen gesteuert werden. Hauptunterschiede zum digitalen Handregler Fred sind der Endlos-Drehregler und das vierstellige Display zur Anzeige aller Systeminformationen.

Im Fahrmodus (Anwahl über die Lok-Taste) können beliebige der maximal 16 gespeicherten Lokomotiven angewählt, mit dem Fahrregler gesteuert und ihre Sonderfunktionen geschaltet werden. Über die Weichen-Taste gelangt man vom Fahrmodus in den Weichenmodus und betätigt bis zu 256 Weichen, sonstige Magnetartikel oder Schaltdecoderausgänge. Die zuletzt im Zugriff befindliche Lok kann über den Drehregler und die Funktions-Tasten selbstverständlich weiterhin gesteuert werden.

Im Digitalbetrieb als selbstständiges System ist Daisy ein Multiprotokollgerät, das die Datenformate Motorola (alt und neu) und DCC mit bis zu 128 Fahrstufen beherrscht. Vollkommen neu und bisher nicht da gewesen ist die Möglichkeit, rein analog zu fahren. Zusammen mit dem Leistungsverstärker Power 2 ist Daisy ein Steuerungssystem für konventionelle Gleichstrom-Lokomotiven (Handregler an der Loco-Net-Buchse des Power 2). In dem an den Power 2 angeschlossenen Stromkreis kann eine Gleichstromlok mit einer Impulsbreitenspannung gesteuert werden. Das Gerät ermöglicht auch bei niedrigen Geschwindigkeiten sehr gute Fahreigenschaften. Folgende Merkmale lassen ein digitales Fahrgefühl aufkommen: Im Display wird die Geschwindigkeit angezeigt, die Fahrtrichtungsumschaltung (Anzeige durch Leuchtdioden) erfolgt durch Drücken des Fahrreglerknopfes und Nothalt löst man durch Abschalten der Gleisspannung über die „Stop"-Taste aus. Daneben lässt sich in drei Stufen die Anfahr- und Bremsverzögerung über f1, f2 und f4 einstellen, f3 reduziert die Fahrgeschwindigkeit (Rangiergang), über f5 ist die Pulsweitenmodulation auf Glockenanker-Motoren umschaltbar (16,7 kHz). Beim Einsatz eines weiteren Power-2-Boosters lassen sich bis zu 256 mit DCC-Decodern verbundene Weichen schalten. Erfolgt später doch der Umstieg auf eine digitale Steuerung, können beide Daisy-Komponenten weiter verwendet werden: Aus Daisy wird ein Handregler fürs Loco-Net und der Power 2 versieht seinen Dienst als Weichen-Booster oder als Zwei-Ampere-Booster in einem digitalen Abschnitt der Modellbahn.

Im Analog-Betrieb Fahreigenschaften fast wie digital

Grundsätzlich ist das Daisy-System ein geschickter Ein- be-



Durch Anschluss an die Loco-Net-Buchse des Power 2 wird Daisy zu einer Digital-Zentrale.

Fotos (2): Frickel

ziehungsweise Umstieg auf die Digitaltechnik. Aufgrund der eingeschränkten Anzeige und der damit verbundenen Vielfachbelegung sind ein intensives Handbuchstudium und eine ausführliche Einarbeitung allerdings unabdingbar. Insbesondere die beiden identischen Buchsen „Daisy" und „LocoNet" am Power 2 dürfen bei den entsprechenden Betriebsarten nicht verwechselt werden!

Ein Wermutstropfen bleibt an dieser Stelle: Da ein Zulieferer die Abgabe diverser Bauteile eingestellt hat, muss Daisy eine Umerziehung über sich ergehen lassen. Ein Nachfolgesystem ist aber geplant.

Seit Oktober 2003 gibt es die Infrarot-Steuerung Iris. Iris steht für Infrarot-Intellibox-Steuerung und besteht aus einem Handregler als Sender und einem Empfänger, der an die DIN-Buchse für die Lokmaus 1 angeschlossen wird. Das Startset (66500) beinhaltet die Fernbedienung mit 38 Tasten, vier Batterien vom Typ AAA, den IR-Empfänger mit einem fünf Meter langen Kabel, eine Update-Diskette für die Systemsoftware der Intellibox und ein 18-seitiges, ausführliches Handbuch. Kommt die Intellibox IR als Digitalzentrale zum Einsatz, dann wird natürlich kein separater IR-Empfänger (66520) benötigt, denn der ist bereits in das Intellibox-Gehäuse integriert. Für die kabellose Freiheit genügt dann der Zukauf des Iris-Handsenders (66510).



Das Gleisbild-Stellpult Track-Control ist modular aus Gehäuse, Platinen und Klebefolien aufgebaut und ist beliebig erweiterbar.

Mit Iris können alle Lokomotiven, alle Magnetartikel und die Fahrstraßen der Intellibox auf der Modellbahn angewählt und gesteuert werden. Benutzt werden vier Übertragungskanäle, die den Tasten [A], [B], [C] und [D] zugeordnet sind und damit auch direkt gewechselt werden können. Die pro Kanal angewählten Adressen bleiben in der Zentrale dauerhaft gespeichert und ermöglichen so den schnellen Wechsel zwischen vier Lokadressen und vier Gruppen von Magnetartikeln.

Die Reichweite der Iris wird mit zehn Metern →

Sowohl Daisy (rechts) als auch Iris können an Boostern angeschlossen als selbstständige Zentralen arbeiten.

angegeben. Uhlenbrock empfiehlt allerdings, den Empfänger mit dem beiliegenden Klebepad an der Wand des Modellraumes zu befestigen, damit zwischen Sender und Empfänger immer Sichtverbindung für einen störungsfreien Betrieb besteht. Auch ist, wie bei allen IR-Fernbedienungen, eine direkte Licht- oder Sonneneinstrahlung auf den Empfänger zu vermeiden. Eine rote Kontroll-Leuchtdiode im Empfängergehäuse zeigt den Eingang eines Infrarot-Signals an, die Befehlsausführung in der Zentrale erfolgt sofort.

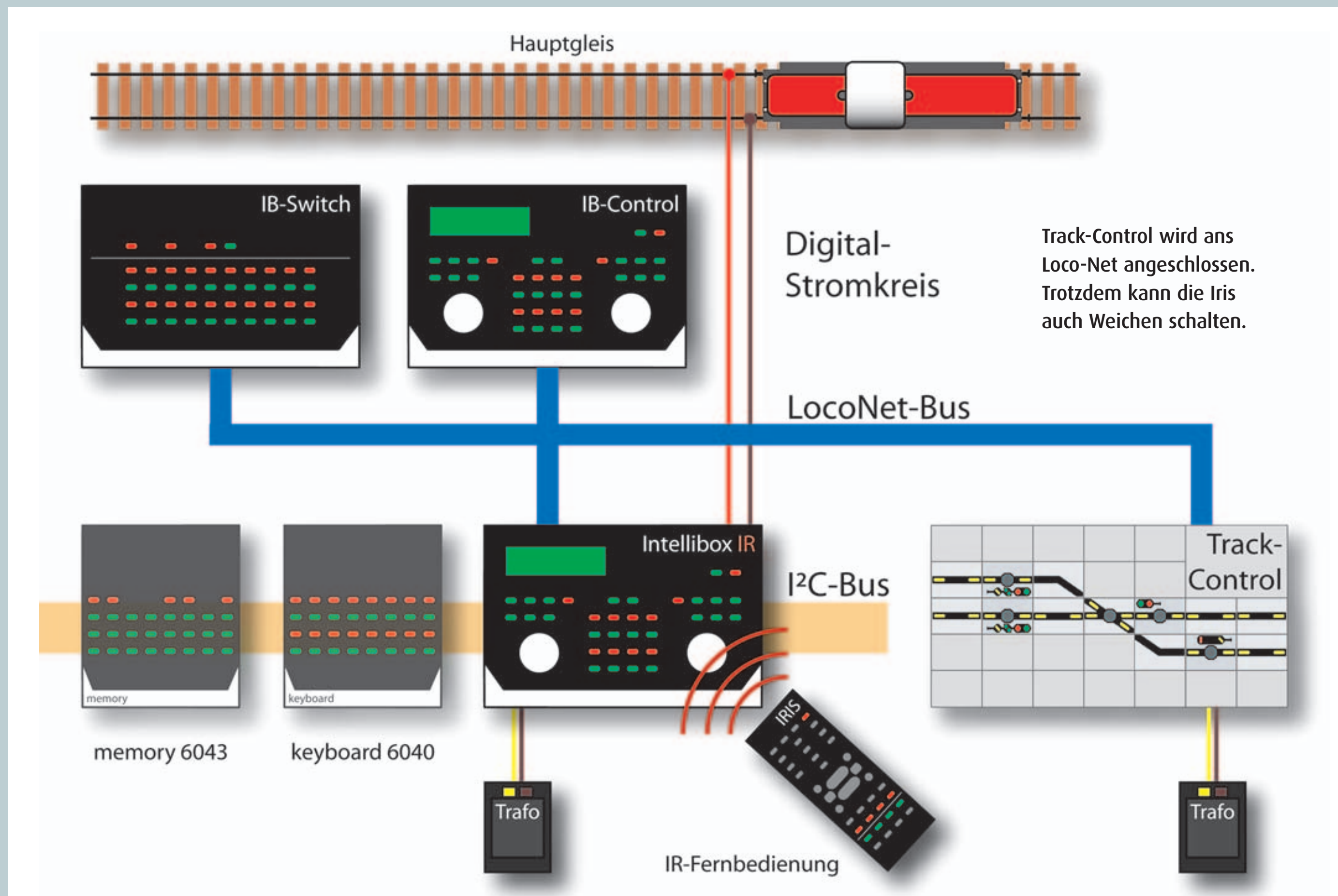
Wichtig: Für den Betrieb der Iris an der Intellibox muss in der Zentrale mindestens die Systemsoftware in der Version 1.5 installiert sein. Das notwendige Update liegt für ältere Zentralen als Diskette dem Iris-Set bei oder kann wie gewohnt von der Internetseite der Firma Uhlenbrock kostenlos heruntergeladen werden. Eine Rückmeldung von Informationen gibt es nicht, da eine Infrarotverbindung in der Regel nur in eine Richtung funktioniert. Darum hat man auch auf ein Display an der Fernbedienung verzichtet. Mit der Systemsoftware Version 1.5, die zum Anschluss der Iris an ältere Intelliboxen nötig ist, sind einige spezielle Funktionen hinzugekommen: Die neuen Sonderoptionen bieten eine Vielzahl von Einstell-Möglichkeiten der Iris-Funktionen. Iris ermöglicht dem Modellbahner die kabellose Kommunikation mit seiner Modellbahnanlage. Übrigens mutiert die Iris bei Piko zusammen mit einem Booster zu einer kleinen Digitalzentrale, die die Sonneberger vielen Startsets beigeben.

Bei Großanlagen: Getrennt schalten und fahren

Mit Ausnahme des Fred können alle Uhlenbrock-Zentralen/-Handregler auch Magnetartikel schalten. Bei eher gemütlichen Betriebsabläufen mit maximal zwei Loks im gleichzeitigen Zugriff mag das Springen zwischen Fahr- und Schaltebene noch komfortabel möglich sein. Wer mehr als zehn Weichen zu bedienen hat, sollte Fahren und Schalten trennen. Mit dem IB-Switch (Art.-Nr. 65800) kann man 2048 Magnetartikel steuern und maximal 40 Tastenpaare mit Fahrstraßen belegen. Über Loco-Net-Anschlüsse wird das Pult mit der Intellibox verbunden (Analogbetrieb ist möglich). Den Eindruck eines richtigen Stellwerks erweckt Track-Control (Basis-Set 69000), dessen Gestaltung der des Drucktasten-Gleisbildstellpults DrS2 der Deutschen Bundesbahn (DB) nachempfunden wurde. Das in Zusammenarbeit mit der Firma Erbert Modellbahntechnik entstandene Pult ist modular aufgebaut. Die Funktionalität ist dem modellbahnerischen Bedarf angepasst worden und bietet neben den üblichen Tastern und Anzeigen die Möglichkeit, einen kleinen Fahrregler (69300), Zugnummernanzeigen (69250) für das Lissy-System und einen eigenen Fahrstraßenspeicher (69240) einzubauen. Im MODELLEISENBAHNER wurde Track-Control in der Ausgabe 12/2007 vorgestellt.

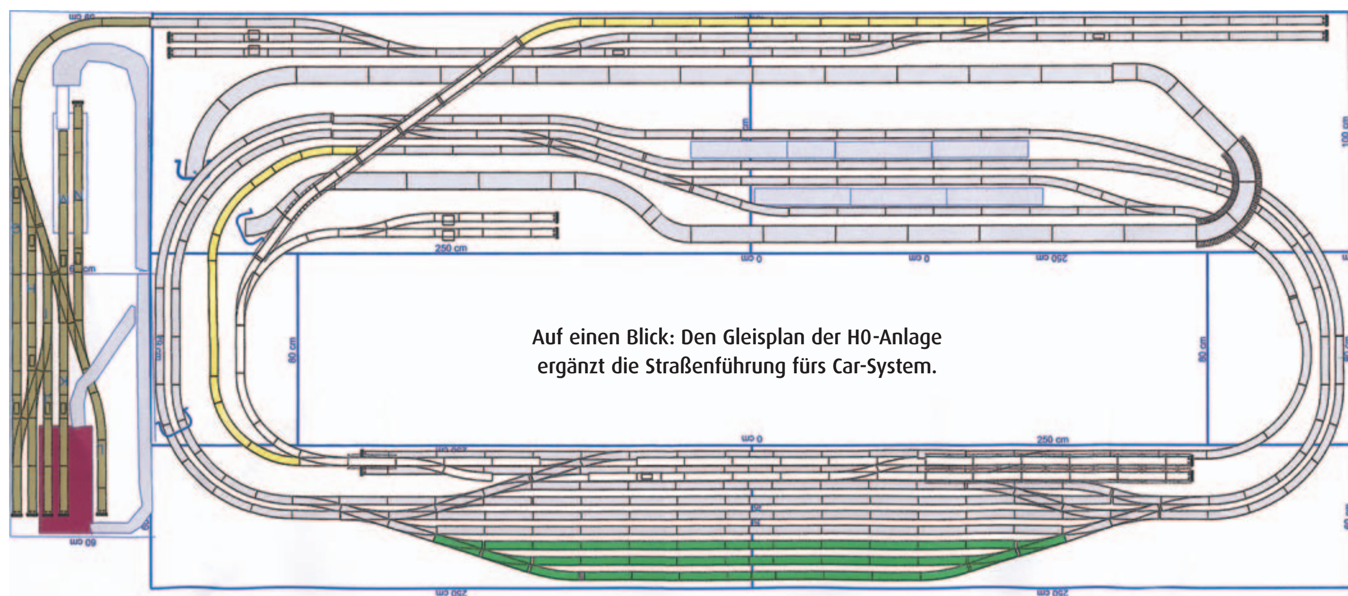
Nun kann man schon fahren und schalten mit der Intellibox und ihren Partnern. Richtig selbstständig wird das System aber erst, wenn es weiß, was auf der Anlage vorgeht. Die Augen öffnen wir der Intellibox in der nächsten Folge.

Harry Kellner/yo



Track-Control wird ans Loco-Net angeschlossen. Trotzdem kann die Iris auch Weichen schalten.

Zeichnungen (2): H. Kellner



Auf einen Blick: Den Gleisplan der H0-Anlage ergänzt die Straßenführung fürs Car-System.

Drei Schulen, eine Anlage: Beim Gemeinschaftsprojekt sind Teamgeist und Spaß am Modellbau gefragt.

Die coolen Drei

Nicht unbedingt ein Fünf-, auf alle Fälle aber ein Mehrjahresplan: Unter dem Motto „Modellbahn ist cool" bauen Schüler und Schülerinnen der Theodor-Heuss-Schule Oelde, der Johann-Gutenberg-Schule Dülmen und der Gesamtschule Rheydt-Mülfort an einer gemeinschaftlichen H0-Anlage.

„Die Bahn heute" ist das Thema. Das hat geradezu Symbolcharakter, denn so kann sich der Modellbaunachwuchs bei der Realisierung am Tempo der Deutschen Bahn messen lassen, ohne gleich ein schlechtes Gewissen haben zu müssen. Schließlich handelt es sich um eine Messe-Anlage und deren Gestaltung soll auch weitgehend vor Messe-Publikum sichtbare Fortschritte machen.

Begleitet vom Modellbahnverband in Deutschland (MOBA), initiiert von dessen Beauftragten für Jugendarbeit, dem Dülmener Hauptschullehrer Helmut Liedtke, ist dies schon das zweite gemeinsame Modellbahnprojekt der drei nordrhein-westfälischen Schulen.



Alles im Blick: MOBA-Jugendbeauftragter Helmut Liedtke freut sich über den Fortschritt.

„Modellbahn und Modellbau sind ideale praktische Unterrichtsergänzungen und kommen in ihren zahlreichen Facetten den Interessen unserer Schüler und Schülerinnen entgegen", betont Helmut Liedtke, selbst Modellbau-Arbeitsgruppenleiter an der leider auslaufenden Dülmener Gutenberg-Schule. Der auf der letztjährigen Intermodellbau in Dortmund begonnene und auf der Kölner Modellbahnmesse 2008 fortgesetzte Bau der Zweileiter-Gleichstrom-Anlage sah die Kids fast jeden Alters in der Tat voller Begeisterung am Werk. Nächste Etappe: Die Intermodellbau 2009.

Karlheinz Haucke

Keine Frage des Alters: Auch die Jüngsten machen begeistert mit bei der Dreischulen-Anlage.



Fotos: Haucke



In Steinhausens modernem Teil des Binnenhafens herrscht reger Betrieb, was den Stauer an der Kaimauer nicht zu stören scheint.

Eine ganz eigene Welt, die in zunehmendem Maß auch viele Modellbahn-Fans fasziniert: Im beispielhaften Noppingen geht man mit Lego auf große Fahrt.

Auf der Noppenspur

Angefangen hat alles mit einem Internet-Projekt: Eine ganze Stadt aus Lego-Steinen sollte es sein, mit Geschichten, Lebensläufen und Streifzügen ihrer Bewohner, die dem Netzwelt-Besucher das Gefühl geben würde, tatsächlich in ein wenn auch ungewöhnliches, wohl aber lebendiges Gemeinwesen einzutauchen.

„Keine leichte Aufgabe, die wir uns da vorgenommen hatten", schmunzelt Rainer Kaufmann, der Initiator von www.noppingen.de.

In Andreas Tretbar, Jürgen Lüttgen und Gregor Meier fand der Kölner gleichgesinnte Mitstreiter aus dem Rheinland. Und alsbald kam dann auch die Idee auf, real an die Öffentlichkeit zu gehen, sprich, auf Ausstellungen.

„Aus dem anfänglichen Schloss, vier Häusern, zwei Silogebäuden und der Raffinerie ist mittlerweile tatsächlich eine ganze Stadt geworden." Andreas Tretbar sagt's und macht →



Ob hier auf der Hochbahn bald der Fahrdraht kommt? Der Turmtriebwagen ist ebenso wie die Gleisstopfmaschine im Eigenbau entstanden.

Eigenbau nach Vorbild auf der Hochbahn: Gut erfasst sind die charakteristischen Merkmale der V60 und des Selbstentladewagens.





In der Altstadt sorgen die Buden und Stände des Wochenmarkts für ein buntes Gedränge. Kaum beachtet werden die Hochzeiter.



Seit Steinhausen eingemeindet ist, verfügt die Stadt Noppingen über einen Hafen, dessen alter Teil ebenfalls noch genutzt wird.



Wahrzeichen der Stadt: Schloss Noppingen, eine spätbarocke Fünfflügelanlage, beherbergt heute ein Fünf-Sterne-Hotel.

eine ausladende Handbewegung, die rund 50 Quadratmeter Noppingen umfasst.

Apropos Bewegung: Wann kam denn die Lego-Bahn ins Spiel?

Das sei ein schwieriges Thema, erfahre ich. „Bei uns gibt´s einmal die Lego-Eisenbahner und dann die reinen Modellbauer, die mit der Eisenbahn eigentlich nichts am Hut haben", verrät Andreas Tretbar und fügt hinzu: „Irgendwann habe ich dann mal gesagt, Jungs, es muss hier auch was Fahrbares rein, die Eisenbahn!"

Und so kam es denn auch. Schließlich hatte Andreas Tretbar, der seine Hafenanlage Steinhausen nach Noppingen eingemeinden ließ, bereits ein Anschlussgleis für die Hafenbahn eingerichtet.

Und was ist schon ein Anschlussgleis ohne Gleisanschluss? „Eben", findet auch der Hürther und meint mit einem Augenzwinkern: „Jedenfalls sind alle buchstäblich auf den Zug mit aufgesprungen!"

Und die Lego-Bahn wurde praktisch zum Selbstläufer: „Erst hatten wir ein Gleis, dann schon bald ein zweites Gleis, dann haben wir angefangen, praktisch aus der Resteverwertung von Lego-Steinen einen Bahndamm zu bauen, eigentlich nur als Deko, als Abschluss", schmunzelt Tretbar, ergänzt: „Dann meinte einer, ach lass ihn uns doch befahrbar machen, und inzwischen", er lenkt meinen Blick in die entsprechende Richtung, „ist er schon zweigleisig und wächst immer weiter."

„Es wurden für Noppingen Weichen gestellt", wirft Gregor Meier ein und Andreas Tretbar ergänzt: „Jetzt haben wir schon wieder die nächsten Ideen!"

Ein gutes Stichwort: Wem die Lego-Eisenbahn fremd ist, der dürfte auch keine Idee, sprich, keine genauere Vorstellung vom Betrieb, hier bespielsweise mit 9 Volt auf stromführenden Außenschienen, haben, geschweige denn vom Maßstab oder?

„Stimmt", grinst Andreas Tretbar, behält die Kölner Messebesucher im Blick, „danach werden wir häufig gefragt." Er hält kurz inne, um dann auszuführen: „Die Elektrik zum Beispiel ist total simpel. Wir fahren analog mit 9 Volt, geregelt vom Trafo, und kommen hier mit zwei Einspeisungen aus."

Und die Antriebstechnik der Triebfahrzeuge, die wie von Modellbahnen gewohnt über die Räder den Strom aufnehmen?

„Die Fahrzeuge haben ganz normale Motoren, die ihre Bewegungsenergie über Zahnräder auf die zwei Antriebsachsen übertragen," erläutert Hei-

Auf dem Hafengelände herrscht zu jeder Tages- und Nachtzeit ein emsiges Treiben. Viele Noppinger stehen hier in Lohn und Brot.



Auf einen Blick

1:40-Rundumanlage auf Tischen, Mittenaussparung
Größe: Zirka 50 m^2
Erbauer: Rainer Kaufmann, Jürgen Lüttgen, Gregor Meier, Andreas Tretbar und (2006 in Köln) Heiner Berg
Bauzeit: Seit 2003
Epoche: V - VI
System: Zweileiter-GS, 9 V
Betrieb: Analog
Gleismaterial: Lego
Rollendes Material: Lego, Eigenbau
Anlagenthema: 2-gl. Haupt-, Hoch- und Anschlussbahn
Vorbild: Kein konkretes

Fotos: Tiedtke

ner Berg, seines Zeichens Ingenieur und gelegentlicher Mitbauergast in Noppingen.

„Etwa 1:40 und 38 Millimeter", kommt Andreas Tretbars Antwort auf meine Frage nach Maßstab und Spurbreite wie aus der Pistole geschossen. Die 1000-Steinler, Mitglieder der Lego-Modellbaufans Rheinland, eines eingetragenen Vereins, werden dies offenkundig nicht zum ersten Mal gefragt.

„Bis auf die Antriebseinheit bauen wir übrigens auch unsere Lokomotiven selbst ausschließlich aus originalen Lego-Steinen", erzählt mir Andreas Tretbar noch, „und orientieren uns am Vorbild."

Ohne Zweifel und gut getroffen! Übrigens, wenn ich mich so umschaue, entdecke ich wiederholt das Motiv des schlafenden Noppingers.

Rainer Kaufmann, der Erbauer des bemerkenswerten Noppinger Stadtschlosses, hat seine Antwort parat: „Das sind eben die Geschichten, die das Lego schreibt!"

Eine mitunter beneidenswerte Welt! *Karlheinz Haucke*

MODELLBAHN AKTUELL

VAMPISOL ▸ *Bahnsteigkanten und Mauerwerk für Spur 0*



Vampisol-Inhaber Jens Kaup wagt den Einstieg in Spur 0. Den Anfang machen 38-Zentimeter-Bahnsteigkanten in verschiedenen Ausführungen, zum Beispiel aus Ziegeln gemauert und aus Betonfertigteilen (beide Bild). Hinzu kommen Mauerwerksplatten mit Haus-, Werk- und Bruchsteindekor (Bild) nebst den passenden Decksteinreihen, alles im Maßstab 1:45. Weitere Neuheiten in Spur 0 sind in Vorbereitung, als Nächstes soll ein Streckenwärterhäuschen im Angebot sein. Info: Vampisol, Stieggasse 27, 34346 Hann. Münden, www.vampisol.de.

VIESSMANN ▸ *Öl und Fett für die Modellbahn*

Wie geschmiert laufen Triebfahrzeuge nach der Behandlung mit Viessmans Präzisionsfett und Quietschen gehört mit dem Feinmechaniköl der Vergangenheit an. Ein mit warmweißer LED ausgestatteter Flutlichtstrahler (Bild) sorgt auf Stativ oder als Wandstrahler für erhellende Momente auf der H0-Anlage. Fleißig schaufelt der Maurer, der in der Serie „Bewegte Welt" erscheint. Info: www.viessmann-modell.de.



REVELL ▸ *Willi Bergmeisters NSU TT in I*



Rennsportgeschichte schrieb Willi Bergmeister mit seinem legendären NSU 1200 TT. Unter anderem sicherte sich der gebürtige Rheinländer mit seinem orangenen Flitzer im Jägermeister-Design 1975 beim Sechsstundenrennen auf dem Nürburgring den Klassensieg. Das für den Einsatz auf Slotcar-Bahnen ausgerüstete, dennoch gut detaillierte Modell (Bild) im Maßstab 1:32 zeigt den erfolgreichen Motorsportler am Steuer seines Jägermeister-TTs. Info: www.revell.com.

MÄRKLIN ▸ *Rheingoldwagen in I und H0*

Komplette Spur-I-Neukonstruktionen sind die Rheingoldwagen in TEE-Epoche-IV-Ausführung, die in zwei Sets zu je drei Waggons, darunter der Aussichtswagen (Bild), geliefert werden. Die historischen DRG-Rheingoldwagen von 1928 standen Pate für die H0-Modelle (Bild), die im Fünferset zu bekommen sind. Als passende Zuglok bietet sich die seit dem Sommer erhältliche DRG-18.3 (Test in der September-Ausgabe 2008) an. Im Doppelpack rollen die bayerische S3/6 in Länderbahnausführung sowie ihre Bundesbahn-Schwester 18.4 mit Epoche-III-Anschriften in die Händlerregale. Der Weinfasswagen nach Vorbild eines bei der SNCF eingestellten Waggons der Firma Paul Chabert ist mit Fässern aus echtem Holz bestückt und trägt frühe Epoche-III-Anschriften. Ein Dreier-Set Säuretopfwagen bereichert dieselbe Zeit. Die E50 in Baugröße Z ist nun auch als ozeanblaubeige 150084-2 zu haben. Info: www.maerklin.com.



US-Corner







Das H0-Modell des Turbo-Train wird jetzt vom kanadischen Hersteller Rapido Trains Inc. geliefert. Die in China gefertigten Modelle mit Kunststoffgehäuse sind zwar überduchschnittlich gut detailliert, jedoch leidet dadurch die Alltagstauglichkeit der Fahrzeuge. Insbesondere die vorbildgetreue Nachbildung der Einachsdrehgestelle ist sehr empfindlich und erlaubt nach Werksangaben das Befahren von Radien erst ab 610 mm. Mit den beigelegten Gummifaltenbälgen ergibt sich ein geschlossenes Bild, allerdings verschwinden die Drehgestelle fast darunter. Die Inneneinrichtung ist entsprechend dem Vorbild mehrfarbig ausgeführt und dank der konstanten Innenbeleuchtung auch stets erhellt. Der Antrieb erfolgt in beiden Triebköpfen auf das zweiachsige Drehgestell. Standard ist auch die Geräuschfunktion im Analog- wie im Digitalbetrieb. Zur analogen Ansteuerung liegt dem Zug eine Fernbedienung bei. Das Grundset beinhaltet die beiden Triebköpfe und einen Zwischenwagen, zur Ergänzung werden weitere Zwischenwagen einzeln und in Zweiersets angeboten. Geliefert wird der Turbo-Train in insgesamt sechs Varianten: New Haven, Penn Central, Amtrak (zwei Ausführungen), Canadian National und VIA Canada (Bild). Jede Grundpackung beinhaltet ein 136 Seiten umfassendes Buch zum Vorbild. Modelle von Rapido Trains sind im spezialisierten Fachhandel erhältlich. Letzteres gilt auch für das N-Startset von Atlas, das eine GP15, sechs Güterwagen (alle Bild 2) und ein Gleisoval enthält. Der beiliegende Trafo eignet sich jedoch nur für das amerikanische 110-V-Netz und kann in Deutschland nicht verwendet werden. H0-Bahner können jetzt ein Ford-Lumina-Taxi (Bild 2 Mitte) rufen. In der John Deere Classic Series von Roundhouse erscheint ein kurzer Flat Car der Colorado & Southern (C&S), der mit zwei Traktoren beladen ist (Bild 3). Info: www.noch.com.

PREISER ▸ *DB-Personal in I*



Ein Dreierset mit Bundesbahn-Personal (Bild) ist gestenreich für den Dienst an der Königsspur gerüstet. Damit die H0-Bevölkerung keine Gewichtsprobleme bekommt, steht die sportliche Betätigung mittels einer 60 Figuren umfassenden Großpackung auf dem Gesundheitsprogramm. Passanten und sitzende Reisende warten auf ihre Platzierungen in der Z-Welt. Info: Kleinkunst-Werkstätten Paul M. Preiser GmbH, Am Ruhbach 2, 91628 Steinsfeld, Tel. (09861) 94800, Fax (09861) 948080.

RIVAROSSI ▸ *Vorauslokomotive E03004 in H0*

Als E03 004 mit einreihigen Lüftergittern erfährt das H0-Modell (Bild) der Bundesbahn-Schnellzug-E-Lok eine Wiederauflage und ist jetzt mit fünfpoligem Hochleistungsmotor, Schwungmasse und Digital-Schnittstelle ausgerüstet. Der offene DR-Güterwagen Eals ist einzeln sowie als Zweierset mit Isolatorenschrottbeladung erhältlich. Info: www.hornby-deutschland.de.



Modellbahn Aktuell

PIKO ▸ *HGK-G1700 in H0*

Die jüngste H0-Version der Diesellok G 1700 von Vossloh-MaK fährt im Kleid der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK, Bild). Ebenfalls ins Hobby-Sortiment gehören die Hercules-Dieselloks der Press und der RTS. Letztere ist wie das G1700-Modell auch in der Wechselstromversion mit lastgeregeltem Decoder erhältlich. Als wiederaufgelegte Porsche-Lok und in Railion-Logistics-Beschriftung rollt die E-Lok der Baureihe 182 aufs TT-Gleis. Info: www.piko.de.



TRIX ▸ *Dampfloks der BR*



Nach einem Vorbildfoto, das Carl Bellingrodt einst von der 45 004 schoss, damals eingesetzt für die Lok-Versuchsanstalt (LVA) Göttingen, ist das Minitrix-Modell (Bild) in früher Epoche-

MODELLBAHN DIGITAL ▸ *SLX-Eingabemodul*

Das ausschließlich für Selectrix zu verwendende Taster-Eingabemodul TEM ist ein Eingabegerät zum Anschluss von 16 Tastern oder Schaltern. Auch Reedkontakte, die von Magneten an Fahrzeugböden ausgelöst werden, kann man anschließen. Das TEM bietet drei mögliche Betriebsarten: Togglebetrieb, statischen Stell- und dynamischen Stellbetrieb. Die Stromversorgung erfolgt über den SX-Bus. TEM ist als Bausatz sowie fertig montiert lieferbar. Info: Modellbahn Digital, Peter Stärz, Tel. (03571) 404027, Internet: www.firma-staerz.de.

HEICO ▸ *Ladegüter in H0*



Für H0-Niederbordwagen mit einer Ladelänge von 80 beziehungsweise 140 Millimetern gedacht sind die Milchkessel und die Gittermasten. Für vierachsige Flachwagen mit einer Ladeflächenlänge von 20 Zentimetern ist das Ladegut Thyssenrohr (Bild) geeignet. Info: Hornby Deutschland GmbH, Ostpreußenstr. 13, 96472 Rödental, Tel. (09563) 50360, Fax (09563) 307124, E-Mail office@hornby-deutschland.de, Internet www.hornby-deutschland.de.

DM-TOYS ▸ *Baukran in N*

Unter anderen in Blau und Gelb ist der Baukranbausatz im Maßstab 1:160 lieferbar. Verbindungsteile, Lafette und Umlenkrollen liegen sowohl in der passenden Farbe als auch in Grau bei. Haken und Gegengewicht des nach Herstellerangaben in Deutschland gefertigten Kunststoffmodells bestehen aus Metall. Info: DM-Toys, Daniel Mrugalski, Karl-Seepe-Str. 31, 41747 Viersen, Tel. (02162) 365941, Fax (02162) 8900278, E-Mail info@dm-toys.de, Internet: www.dm-toys.de.

BREKINA ▸ *Renault R12 in H0*



Vier Türen und bequeme Sitze waren die wenigen Pluspunkte, die der Vorbild-R12 aus dem Hause Renault und dessen rumänischer Nachbau Dacia für sich verbuchen konnten. Die erste Serie, gebaut von 1969 bis 1975, stand Pate für die feindetaillierten H0-Modelle, die in verschiedenen Farben und zwei Versionen, als TL mit 54 und TS (Bild) mit 60 Vorbild-PS, angeboten werden. Info: www.brekina.de.

KOTOL ▸ *Brikettkästen für H0*



Die Berliner Zubehör-Spezialisten liefern für H0-Anlagen Kohlenkästen (Fassungsvermögen anderthalb Zentner), mit denen vielerorts Briketts zum Endkunden gebracht wurden. In Fünfer-Sets werden leere oder mit Briketts gefüllte Kästen als Echtholz-Fertigmodelle geliefert. Info: KoTol-Hobby Modellbahn, Richterstr. 3, 12524 Berlin, Tel. (030) 67892231, Internet: www.kotol.de.

45 und 57 in N



III-Ausführung gestaltet. Als DB-057 der Epoche IV ist die jüngste N-Variante der preußischen G10 (Bild) ausgeführt. Derselben Epoche zugeordnet ist die digitalisierte, mit DCC-/Selectrix-Decoder ausgerüstete, ansonsten altbekannte V100 respektive 212. H0-Gleichstromer dürfen sich nun auch auf die DRG-18.3 freuen. Für die Märklin-Händler-Initiative gefertigt werden der Tagesgliederzug VT 10.5 „Senator" sowie ein dreiteilige Ergänzungswagenset. Die MAK-Diesellok des Typs G1206 rollt als Lok 402 der Dortmunder Eisenbahn auf die H0-Industriegleise. Für Weißblau angehauchte Länderbahn-Fans ist der Lokalbahnwagen CL 20800 der K.Bay.Sts.B. eine schöne Ergänzung. Info: www.trix.de.

RIETZE ▸ *Mercedes-Benz-Citaro Ü E4 in H0*

Für „VER Ennepetal" geht der Mercedes-Benz-Citaro Ü E4 als Formneuheit an den H0-Start. Weitere Versionen des T5-Transporters (langer Radstand, mit und ohne Hochdach) werden derzeit ebenfalls ausgeliefert. Der Wietmarscher VW Crafter in Ausführungen nach Vorbild der „Aicher Ambulance Union" und der Nürnberger Malteser sind weitere H0-Formneuheiten. Info: www.rietze.de.

MERTEN ▸ *Nachtleben in H0*

Das pralle clubinterne Nachtleben kann mit einer mehrteiligen Packung in H0 nachempfunden werden. Info: Walter Merten Miniaturplastiken GmbH und Co., Am Ruhbach 2, 91628 Steinsfeld, Tel. (09861) 959090, Fax (09861) 959095.

Modellbahn Aktuell

ROCO ▸ *Speisewagen und 142 in H0*



Als Formneuheiten vervollständigen die 27,5Meter-Speisewagen im unverkürzten Längenmaßstab 1:87 in Dunkelrot oder in TEE-Farbgebung die entsprechenden Fernzüge (beide Bild). Die Wirkung der gut dargestellten Inneneinrichtung lässt sich mit einem passenden Beleuchtungssatz steigern. Für den DB-Epoche-IV-Güterzugpark steht ein vierachsiger O-Wagen Eanos bereit (Bild), während sich H0-DR-Bws und -anlagen über die Ludmilla-Baureihe 142 (Bild) freuen können. Infos: www.roco.cc.

WIKING ▸ *Rosenbauer-Panther in H0*

In der Ausführung für den Flughafen im Emirat Fujairah auf der arabischen Halbinsel macht das Flugfeldlöschfahrzeug des Rosenbauer-Panthers 6x6 (Bild) auch in H0 eine gute Figur. Für Klassiker-Fans gibt es ein Wiedersehen mit dem VW1600, der schon in den 1960er-Jahren zum Sortiment der Wiking-Verkehrsmodelle gehörte. Der Krupp Titan fährt als Pritschen-Lastzug für die Spedition Emmermann täglich von Köln nach Hamburg und zurück. Auf den N-Straßeneinsatz warten die rollfähigen Modelle der Mercedes-Benz-E-Klasse, des VW Passat Variant und des Audi A6. Info: www.wiking.de.



ELECTROTREN ▸ *Post in N, DHL in H0*



Ein Flachwagen mit drei DHL-Containern (Bild) bereichert den Fuhrpark der modernen Post in H0. An vergangene Zeiten erinnern die Schiebewandwagen der Deutschen Bundespost Habiqss in H0 und in Spur N (Bild). Infos: www.electrotren.com.

IMS ▸ *Bahnhofsleuchten in 0 und H0*

Passend zum Bahnhof Merkenfritz wird der vorbildgerecht komplette Satz Bahnhofsleuchten in 0 und H0 ausgeliefert. Die Lampen für Merkenfritz in Baugröße I folgen. Info: IMS, Tel. (06422) 92136, E-Mail info@kreativ-innovativ.de, Internet: www.ims-modell.de.

KIBRI ▸ *Hanseplatz-Eckhaus in H0*

Das dreistöckige Eckhaus am Hanseplatz sorgt für einen historischen Akzent im H0-Stadtstraßenbild. Ländlich alpenländischen Charakter hat dagegen der H0-Bahnhof Grasbrunn. Info: www.kibri.com.

HAMMERSCHMID ▸ *Gesuperte 80 und 81 in N*



Die zugerüsteten und fahrtechnisch verbesserten N-Modelle der Tenderlokbaureihen 80 und 81 (beide Bild) auf Fleischmann-Basis verfügen unter anderen über filigrane, unbeleuchtete Stirnlampen, Hülsenpuffer und Bremsschläuche. Das Getriebe wurde für langsame Rangierfahrten geändert, die Steuerung durch eine maßstäbliche und voll funktionsfähige ersetzt. Das Sortiment der N-Pantographen wird durch den Einholmstromabnehmer der BBC-Bauart für die SNCF in Ausführungen für 25 kV Wechselstrom und 1,5 kV Gleichstrom ergänzt. Info: Präzisionsmodelle Manfred Hammerschmid, Pfarrer-Behr-Weg 12, 82402 Seeshaupt, Tel./Fax (08801) 1744, Internet: www.hammerschmid.de.

SCHUCO ▸ *Citroën-Kastenwagen HY in 1:43*

Durchaus passend zur Nenngröße 0 rollt der Citroën-Kastenwagen HY, produziert von 1948 bis 1981, im Maßstab 1:43 an den Start. Im selben Maßstab miniaturisiert ist der auf dem Brüsseler Automobilsalon 1965 erstmals vorgestellte Mercedes-Benz LP 608 mit Kofferaufbau und der Beschriftung „Martini Racing“. Info: www.schuco.de.

MICRO-METAKIT ▸ *Reihe 69 in H0*

Die österreichische Zahnrad-Adhäsionslok der Reihe 69 ist mit verschiedenen Betriebsnummern und in unterschiedlichen Epoche-Lackierungen und -Beschriftungen bei der Landshuter Edelschmiede Micro-Metakit erhältlich, so als KStB-Lok, in BBÖ- und DRG-Ausführung (BR 97.2), als ÖBB-Reihe 97 sowie als Museumslok 97.210. Info und Bestellung: www.micro-metakit.com.

MODELLBAHN AKTUELL

ARNOLD ▸ *Turmtriebwagen VT 55 und E 10 in N*

Als überarbeitete Wiederauflagen mit Metallchassis, Schwungmasse und NEM-Schnittstelle erscheinen der Bundesbahn-Turmtriebwagen VT55 (Bild) und die E10 (Bild). Letztere ist auf echten Oberleitungsbetrieb umschaltbar. Ebenfalls wiederaufgelegt werden die „Halberstädter" der DR (siehe Blitzlicht auf Seite 61 in dieser Ausgabe). Info: www.hornby-deutschland.de.



JOUEF ▸ *SNCF-Containertragwagen in H0*



Eine überarbeitete Neuauflage ist der vierachsige Containertragwagen der französischen Staatsbahnen (Bild). Info: www.hornby-deutschland.de.

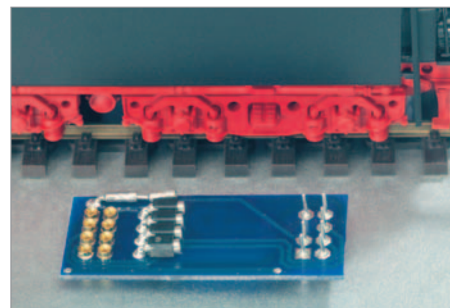
LGB ▸ *RhB-Mohrenkopf in IIm*



Zuwachs bekommen die RhB-„Mohrenköpfe" durch das IIm-Modell des Zementsilowagens Uce 8092 (Bild) mit HCB-Werbung. Ebenfalls aus ungarischer Produktion ist der RhB-Triebwagen ABe 4/4 30. Überarbeitet, mit geänderten Lampen und Nachbildung der Riffelbleche, rollt die 996001 der Harzer Schmalspurbahnen in Epoche-V-Ausführung an. Nach Vorbild der Wangerooger Inselbahn ist das befüllbare DB-Kesselwagenmodell ausgeführt. Info: Gebr. Märklin & Cie. GmbH, Betriebsstätte Nürnberg (LGB), Tel. (0911) 837070, E-Mail: mail@lgb.de.

EPOCHE III ▸ *Lichtmodule für die BR 50*

Mit den einfach auf die Schnittstelle der Loks aufsteckbaren Digital-Lichtmodulen kann der Modellbahner das zugseitige Licht stilllegen oder eine Rangierbeleuchtung zuschalten. Letzteres ist besonders bei Loks wie der BR 50 interessant, die gerne auch zum Rangieren genutzt wurden. Neben dem Modul für Rocos BR 50 mit Kastentender erscheinen solche für die E-Loks 145/146/185 und die Nohab-Dieselloks (auch geeignet für die französische CC68000) desselben Herstellers. Für die G7.1 von Piko und für die 218 von Fleischmann (mit oder ohne Schnittstelle) sind auch Module lieferbar. Info: Epoche III, Gotzmannstr. 36, 90542 Eckental, Tel. (0911) 5186988, E-Mail: epocheIII@t-online.de.



DESIGN-MODELLBAHN ▸ *Futuristik auf Bestellung*



Einen nach eigener Aussage völlig anderen Ansatz von Modellbahn präsentiert Aurelius Maier unter dem Konzept „Design-Modellbahn": Fertige Gleisverläufe in diversen Nenngrößen werden auf minimalistisch-modernen Acrylkonstruktionen installiert und mit farbigem Licht so angestrahlt, dass sich interessante Farb- und Lichtspiele ergeben. So kann man beispielsweise sein Lieblings-Triebfahrzeug effektvoll in Szene setzen! Info: www.design-modellbahn.de.

Im Rückspiegel entdeckt

VOR 35 JAHREN: *Winter ist so schön...*



● Nicht erst seit heute hat die Modellbahner-Zunft die kalte Jahreszeit entdeckt. Schon in den vergangenen Jahrzehnten vermochten Winterlandschaften zu faszinieren und gaben manche Idee für die heimische Anlage. Zwar musste man in Bezug auf Gestaltungsmaterial vielleicht gewitzter sein als heute und verwendete schon mal besonders helles Mehl oder gar Puderzucker für entsprechende Landschaften, entscheidend aber blieb das Ergebnis. So kann sich auch die kleine Bw-Szene sehen lassen, für die sich J. Focke aus Leipzig laut Ausgabe 2/1974 viel Arbeit machte und die mit der Prominenz des Titelmotivs belohnt wurde.

ECHTDAMPFLOK

99 6101 in IIm



Foto: ACL/Schug

Die bekannte Harzdampflok 99 6101 „Pfiffi" wird als Echtdampf-Modell im Maßstab 1:22,5 auf Bestellung gefertigt.

● Lorenz Schug plant den Bau der bekannten Harzlok 99 6101 im Maßstab 1:22,5 als limitiertes Live-Steam-Modell. Die „Pfiffi" genannte Maschine wird exklusiv für MBV Schug in einer limitierten Auflage von 100 Stück aus Messing und Edelstahl gefertigt. Als Brennstoff für den Echtdampf-Antrieb ist Butangas vorgesehen, als minimaler Gleisradius der LGB-Radius 2. Das Modell wird nur auf Vorbestellung gefertigt, eine Anzahlung ist erforderlich. Weitere Informationen: MBV Schug, Accucraft Distributor Europe, Neustraße 18, 54340 Detzem, www.accucraft.de.



MESSE-KALENDER

20.–22. FEBRUAR 2009:
Erlebnis Modellbahn, Dresden.

12.–15. MÄRZ 2009:
Faszination Modellbau, Sinsheim.

23.–25. MÄRZ 2009:
Toy Fair Middle East, Dubai.

22.–26. APRIL 2009:
Intermodellbau, Dortmund

MÄRKLIN

Zu Gast in Brüssel

● Von Ende November 2008 bis Mitte Januar 2009 war in der Landesvertretung Baden-Württembergs bei der Europäischen Union in Brüssel eine kleine Ausstellung anlässlich 150 Jahren Märklin zu sehen. „Im Jahre 2009 wird eine der ältesten und bekanntesten Marken Deutschlands 150 Jahre alt. Märklin steht für die Geschichte des Spielzeugs schlechthin und hat vielen Generationen die Welt der Technik spielerisch näher gebracht", sagte Europaminister Dr. Wolfgang Reinhardt anlässlich der Eröffnung am 26. November 2008.



Foto: Staatsministerium Ba-Wü

V.l. Minister Dr. Reinhardt, Landtagspräsident Peter Straub, Lars Schilling (Märklin) und Werner Lübberink (DB AG).

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg (Ltg.), Caroline Becker

ANZEIGEN
Nelly Palkies, Telefon (07524) 9705-40
Elke Noatnick, Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de
Anzeigenpreisliste Nr. 21, gültig ab Heft 1/2008,
Gerichtsstand ist Bad Waldsee

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Josh, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789-69
Fax (0211) 690 789-80
E-Mail: modelleisenbahner@pms-abo.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-34
Fax (08141) 53481-33
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 3,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 45,40 €
Großes Abonnement 62,- €
Schweiz: Kleines Abonnement 93,20 sFr
Großes Abonnement 127,10 sFr
EU-Länder: 56,60 €
Andere europäische Länder: 63,60 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Breslauer Straße 5, 85386 Eching
Telefon (089) 319 06-0, Fax (089) 319 06-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen, Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50, IBAN DE 89360700500286011200, Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich , Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28 , BLZ 60000



Der MODELLEISENBAHNER gehört zur VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-33
Geschäftsführung
Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger
ISSN 0026-7422





Foto: Gauß

MODELLBAU-DREIKAMPF IN MARKELSHEIM

Völlig ausgebucht war unser Seminar. Gebäude-Eigenbau, Alterung, Baumschule spornten zu Höchstleistungen an.

WINTER NACH DR-VORSCHRIFT

Zur Vorbereitung auf die kalte Jahreszeit scheute die Reichsbahn weder Kosten noch Papier für das illustrierte Schulungsmaterial.



Fotos (2): Slg. Rainer Heinrich

DER RAUHREIF KAM ÜBER NACHT

Den ersten Frost des Winters in den Rockies fängt Bernard Mialaret auf seiner 0n30-Waldbahn ein.



Foto: B. Mialaret



Foto: Heidtmann/picture-alliance/dpa

CHAOS BEI DER BUNDESBAHN

Vor 30 Jahren hatte der Winter die Bundesrepublik nördlich der Mainlinie fest im Griff. Die DB versank im Schnee.

Außerdem

Brennpunkt Messe

Alles Seh- und Wissenswerte von der Spielwarenmesse Nürnberg, kompakt und brandaktuell serviert.

Modellbaum-Züchter

Mit Teil 3 der grünen Revolution beginnt nun die Praxis auf dem Erfolgsweg zur Modellnatur.

Herrenhaus-Architekt

Matthias Fröhlich vollendet den Bau des westfälischen Adelssitzes Groß-Engershausen.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

NEBENBAHNFLAIR MIT DIGITALBETRIEB

Peter Beuth baute speziell für Ausstellungen eine schöne H0-Anlage nach Motiven aus der Wirtschaftswunderzeit.

Das März-Heft erscheint am **14. Februar** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – ausnahmsweise an einem Samstag

Foto: Frickel

